TRENTE-NEUVIÈME ANNÉE Nº 11718

VENDREDI 1er OCTOBRE 1982

UN DÉBAT S'EST OUVERT DANS LA RÉSISTANCE PALESTINIENNE SUR LA « RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE » DE L'O.L.P. ET D'ISRAËL

LIRE PAGE 4 L'ARTICLE D'ERIC ROULEAU



Fondateur : Hubert Beuve-Méry

Directeur : André Laurens

3,50 F

Tarif des abonnements page 34

5, RUE DES ITALIENS
75427 PARIS CEDEX 09
Télex Paris nº 650572
C.C.P. 4207 - 23 PARIS
Tél. : 246-72-23

LES ENGAGEMENTS DIPLOMATIQUES ET SOCIAUX DU GOUVERNEMENT

M. Mauroy à l'ONU

En s'adressant, ce jeudi 30 septembre à New-York, à l'Assemblée générale des Nations unies, M. Mauroy veut d'abord manifester l'attachement de la France à cette institution et à la coopération internationale.

Si la gauche française peut aujourd'hui l'exprimer sans complexe, ce ne fut pas toujours le cas. Mis à part M. Mendès France, seul chef de gouvernement français à avoir pris la parole devant l'Assemblée — c'était le 22 novembre 1954, — les gouvernements de la IVe République, aux prises avec la décolonisation, ne traitèrent pas trop bien l'ONU. Le général de Gaulle encore moins. A Nantes, en 1960, celui-ci l'aurait traité de « machin ». Ce mot, qui a été contesté, a fait fortune. Avec l'intervention des « casques bleus » dans l'ex-Congo belge et l'ambition prêtée au secrétaire général d'alors, Dag Hammarskjoeld, de personnifier un « gouvernement mondial », les relations franco-onusiennes allèrent de mal en pis. La guerre d'Algérie terminée, le général de Gaulle reconnut en l'ONU un « forum utile ». Le président Pompidou lui rendit visite en 1970. Le printemps 1978 marqua un tournant : la France mit un contingent à la disposition des « casques bleus » du Liban. M. Giscard d'Estaing, participant à la *session extraordinaire de l'Assemblée* sur le désarmement, réintégra la France dans les institutions qui s'y consacrent.

Le discours de M. Mauroy marquera une nouvelle étape dans la même direction. C'est surtout du fonctionnement, si critiqué, de la grande machine mondiale, que veut parler le premier ministre, en appuyant les récentes propositions du nouveau secrétaire général.

Dans son rapport annuel, M. Perez de Cuellar a fait des suggestions jugées à Paris pratiques et raisonnables. Alors que trop de réformateurs *imaginent* une société internationale idéale sans rapport avec la réalité, le secrétaire général veut seulement renforcer les institutions, et en particulier le Conseil de sécurité, organe exécutif dont la structure tient compte des rapports de forces essentiels.

M. Perez de Cuellar souhaite que le Conseil soit systématiquement saisi des conflits potentiels, et il se propose d'utiliser à cette fin les pouvoirs jusqu'à présent négligés que lui confère la charte ; il souhaite que les membres permanents, disposant du veto fatal, coordonnent mieux leur action ; il regrette que des forces de maintien de la paix (celles du Sinaï et de Beyrouth) soient soustraites à l'autorité du Conseil : il propose que des opérations de ce type soient « étayées de garanties explicites (...) d'une action d'appui collective ou individuelle », formule à préciser qui semble signifier que des puissances pourraient d'avance assurer de leur intervention un pays menacé qui la souhaiterait. M. Perez de Cuellar suggère enfin que le Conseil se réunisse « au plus haut niveau ».

Ces propositions rejoignent les préoccupations de la France. M. Mauroy le dira et se fera en outre l'avocat de la coopération économique, en particulier Nord-Sud, et de l'aide au développement. Il plaidera, dans ce domaine aussi, pour des organisations internationales plus efficaces.

Un tel propos devrait faire l'unanimité dans l'opinion française, sans pourtant susciter d'illusions. *Tout serait possible à l'ONU à partir du moment où un accord minimum existerait entre les plus grands. L'un des mérites des propositions de M. Perez de Cuellar est de connaître cette condition.*

M. Mitterrand s'adressera plus souvent à l'opinion

Au terme d'un voyage de deux jours et demi dans la région Midi-Pyrénées, M. François Mitterrand a réaffirmé, mercredi 29 septembre, à Foix (Ariège), qu'il souhaite s'exprimer davantage, afin de mieux « expliquer » aux Français l'action du pouvoir, son objectif étant de « recréer » les conditions d'une « cohésion sociale et nationale » autour de l'effort qu'il demande au pays. A ses yeux, en effet, l'opinion « a manqué d'explications ».

Ces propos relèvent de l'autocritique, mais on peut également y voir un reproche implicite adressé au gouvernement, ce qui conduit à s'interroger, une fois de plus, sur l'état des relations entre le président de la République et le premier ministre. Cette question, permanente sous la Ve République, mérite d'autant plus d'être posée que, après l'attentat de la rue des Rosiers, M. François Mitterrand avait pris directement en main la lutte contre le terrorisme et s'était porté, personnellement, garant de la sécurité des Français.

M. Pierre Mauroy a attendu quelques semaines pour retrouver son rôle naturel, prenant ainsi le relais du président de la République. Coup sur coup, il a traité du terrorisme assimilé à un acte de guerre et de l'insécurité dans les villes.

Il devrait en être de même en matière économique, après que le chef de l'Etat eut insisté, tout au long de son voyage, sur la nécessité d'alléger, au bénéfice des entreprises, le poids des charges.

Le couple

par JEAN-MARIE COLOMBANI

Le couple que forment le président de la République et le premier ministre est-il un couple maudit, condamné à une séparation plus rapide que l'un et l'autre partenaires l'auraient souhaitée ? Pour répondre à cette question, il faut faire la part du système institutionnel, de la Ve République, du poids des événements, et de celui des hommes.

On a pu croire, au milieu de l'été, qu'après seulement quatorze mois d'exercice du pouvoir, MM. Mitterrand et Mauroy s'apprêtaient à rompre comme naguère, Charles de Gaulle et M. Debré, Georges Pompidou et M. Chaban-Delmas, MM. Giscard d'Estaing et Chirac. L'interrogation est née après l'adoption du dispositif d'accompagnement de la dévaluation, au mois de juin dernier : il y a eu alors doute, au plus haut niveau de l'Etat, sur le bien-fondé de la nouvelle politique économique et, les mauvais sondages aidant, sur la capacité du premier ministre de la mener à bien.

Ce flottement a pris fin, le 20 août dernier, à Latché : ce jour-là, M. Mitterrand a choisi de conforter M. Mauroy, plutôt que de s'en séparer (*le Monde* du 24 août). Cet épisode ne saurait surprendre : le premier ministre responsable devant l'Assemblée nationale, l'est d'abord devant le président de la République. Aucun des successeurs du général de Gaulle n'a négligé cette prérogative que le premier président de la Ve République s'était arrogée.

(Lire la suite en page 8.)

M. Bérégovoy s'est engagé à équilibrer la Sécurité sociale

Adopté, mercredi 29 septembre, par le conseil des ministres, le plan de redressement de la Sécurité sociale se traduira par une loi-cadre, qui sera soumise au Parlement. Il comprend outre une majoration des cotisations des préretraités au 1er avril 1983, la création d'un budget global, et un freinage des prestations sociales dont le pouvoir d'achat sera simplement maintenu et non amélioré. Ont également été décidés mais sans date d'application, le principe de la création d'un forfait hôtelier et celui de « cotisation » sur l'alcool et le tabac.

Par le biais de ces économies et recettes nouvelles M. Bérégovoy, ministre des affaires sociales, s'est engagé à équilibrer les comptes de la sécurité sociale en 1983.

Ce plan a été accueilli avec réserve par la plupart des syndicats. F.O. demande le réexamen de la cotisation des préretraités ; la C.G.T. dénonce la création du forfait hôtelier que la C.F.D.T. souhaite faire annuler.

D'autre part, une manifestation avait lieu à Paris ce jeudi 30 septembre, à l'appel de l'Union nationale des associations de professions libérales et du Centre national des professions de santé. Vingt mille personnes y étaient attendues malgré les dissensions qui sont apparues entre différentes organisations à l'occasion de cette manifestation.

Les limites de la rigueur

par JEAN-PIERRE DUMONT

C'est un véritable tournant politique et social qu'amorce le plan Bérégovoy dont l'objectif est un retour à l'équilibre des finances de la Sécurité sociale. Un plan marqué par la rigueur et des innovations, l'appel à la responsabilité, mais aussi par des impressions, voire des incohérences.

La rigueur tout d'abord. Dans le passé, les gouvernements ont très souvent agi à retardement et dans la précipitation : c'est au dernier moment, lorsque le déficit prenait des proportions alarmantes, que les pouvoirs publics avaient la fâcheuse habitude de présenter des plans de redressement.

Cette *fois*, comme l'a indiqué avec justesse M. Pierre Bérégovoy, *« c'est quinze mois avant l'échéance du 1er janvier 1984 »* que des mesures sont adoptées pour équilibrer les comptes fin 1982 et en 1983.

Voilà enfin une bonne démarche que Mme Questiaux voulait, elle aussi, appliquer : bâtir chaque année un budget prévisionnel, annoncer la couleur aux assurés longtemps à l'avance, de telle façon que les recettes soient adaptées aux dépenses.

(Lire la suite page 41.)

POINT
Des professions mal aimées ?

Les membres des professions libérales avaient une revanche à prendre. Les ouvriers, les paysans, les cadres, descendent dans la rue. Il est très rare d'y voir des médecins, des avocats, des architectes, des notaires, etc.

Pourquoi cet amalgame ? Il ne s'agit pas d'une démonstration politique, disent les organisateurs. Mais dans l'inconscient collectif de ces groupes sourd une crainte qui transparaît tout simplement dans l'opposition des mots « libéral » et « socialisme ». L'évolution des choses ne va-t-elle pas conduire à réduire l'espace de liberté accordée à ces professions ?

Il y a plus concret : la menace sur le statut et, par-delà, sur certains privilèges. L'idée de remplacer les « services » par des « départements hospitaliers » ne peut que remuer le sang des mandarins de la profession. Si certains actes notariés sont remplacés par des actes administratifs, comment évolueront telles charges enviables, sécrétant des fortunes ? Si l'on transférait une partie du travail des architectes au secteur public, des ateliers seraient évidemment en difficulté, etc. En outre, il faut bien reconnaître que le pouvoir d'achat des jeunes médecins libéraux a baissé depuis des années. La concurrence est souvent féroce, et le chômage guette aussi maintenant les jeunes diplômés.

Remuer toutes ces insatisfactions de nature très variée, badigeonner l'ensemble d'un appel à l'équité fiscale, c'est de bonne guerre puisque l'opinion a trop souvent tendance à ranger les professions libérales dans la catégorie des nantis et des fraudeurs, sans faire les distinctions nécessaires.

Cela dit, bien des membres de ces professions trouvent déplacées ces manifestations corporatistes : ils voient, derrière les beaux principes, se profiler la volonté de maintenir les privilèges et l'hostilité à tout changement. La tactique n'est pas particulière aux professions libérales : on place en avant les moins bien lotis du groupe pour masquer ceux qui ont réussi à cumuler les avantages de leur état.

(Lire page 46.)

LE 69e SALON DE L'AUTOMOBILE

M. François Mitterrand inaugurera afficiellement le 69e Salon de l'automobile et du motocycle de Paris le 1er octobre, au parc des expositions de la porte de Versailles. Cette manifestation, qui se déroule désormais traditionnellement tous les deux ans à Paris, prend, cette année, un caractère particulier. La construction automobile française ayant connu, en 1981 et 1982, des difficultés, notamment sur le marché local, la confrontation entre les modèles des marques nationales et ceux des constructeurs étrangers très largement représentés devrait apporter un intérêt supplémentaire à cette exposition.

On lira de la page 17 à la page 33 un supplément consacré à cette manifestation.

Querelles de légitimité en France et en Allemagne

par ALFRED GROSSER

En ce temps de dépression et de chômage, deux querelles parallèles et pourtant fort différentes se déroulent en France et en République fédérale. Chez nous, l'opposition veut rouvrir un débat qu'on pouvait croire clos après la déclaration soigneusement pesée publiée par Jacques Chirac le 10 mai dernier :

« ... *Sauf circonstances extraordinaires, telles qu'un drame national au cours duquel les autorités légales failliraient à leur mission, il ne doit pas y avoir de distinction entre légalité et légitimité. Dans un pays démocratique, une autorité légalement désignée est légitime et aucune légitimité ne peut se réclamer d'une autre origine que du choix de la majorité du peuple...* »

Opposer le pays réel des sondages, des manifestations et des élections locales au pays légal des élections législatives, de Gaulle l'avait fait comme chef du R.P.F. en 1947. Le procédé n'en vaut pas mieux. La légitimité démocratique comporte le droit de ne pas se soumettre aux fluctuations de l'opinion, d'être impopulaire entre deux élections, et la valeur légitimante des scrutins n'est pas la même selon leur nature. C'est d'ailleurs bien ce qu'affirmait l'actuelle opposition au lendemain d'élections cantonales ou municipales perdues.

Aujourd'hui, a-t-elle vraiment intérêt à ébranler les institutions qu'elle a dominées jusqu'en 1981, en encourageant les groupes sociaux les plus divers à proclamer explicitement ou implicitement l'illégitimité du gouvernement par le recours à l'action violente ou le refus d'obéissance ?

(Lire la suite page 5.)

AU JOUR LE JOUR
Principe

Pour la Sécurité sociale, la solution la plus simple consisterait à satisfaire chacun, en ne lésant personne.

Fixons, au nom de la rigueur, un principe général : tout le monde doit payer. Ajoutons, au nom de la solidarité, cette nuance : il y aura des exceptions.

Pour les dépenses de santé, par exemple, il ne saurait être question de frapper les malades, les vieux, les anciens combattants, les jeunes, les accidentés du travail, les veuves, les pauvres.

Restent ceux qui sont, à la fois, riches et bien portants, ce qui est excessif.

BRUNO FRAPPAT.

LE PLUS FRANÇAIS DES RUSSES
Tourguéniev de Bougival

Les officiels, la presse et la télévision soviétiques étaient venus nombreux à Bougival, samedi 25 septembre, pour l'inauguration d'une belle et émouvante exposition intitulée « Cinq amis français de Tourguéniev : Flaubert, Goncourt, Zola, Daudet, Maupassant ». Et l'on s'étonnait un peu de ne pas rencontrer davantage de nos compatriotes pour honorer celui qu'on avait nommé, *de son vivant, « le plus français des écrivains russes »* et que consacre, sur le plan littéraire, une édition en trois volumes dans la collection de la Pléiade.

Ouverte par Armand Lanoux, président de l'Académie Goncourt, et par Valentin Kataiev, membre de l'Académie Goncourt à titre étranger — Hervé Bazin, prix Lénine 1980, qui était annoncé, s'était fait excuser, — cette exposition, qui comporte des manuscrits, livres, dessins et tableaux provenant de collections privées et de musées français et soviétiques, marque une étape importante dans la reconnaissance de Tourguéniev dans notre pays puisque l'on peut considérer désormais que la villa Les Frênes (1), où vécurent les Viardot, et la datcha où mourut l'écrivain russe sont vraiment sauvés de la destruction.

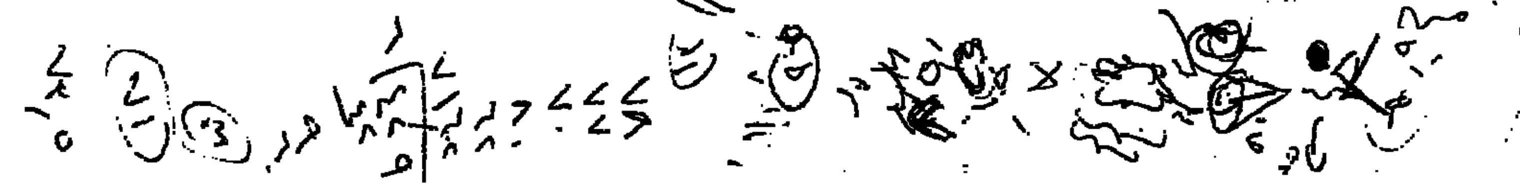
Le domaine, propriété de la Ville de La Celle-Saint-Cloud, va donc être transformé en musée municipal, en « Musée mémorial Tourguéniev », qui devrait s'ouvrir le 3 septembre 1983 pour le centenaire de la mort de l'homme de lettres russe. Les travaux de restauration ont déjà commencé ; une contribution soviétique consistant en près de 150 mètres cubes de bois est arrivée l'an dernier, venant du port de Riga. Le cabinet de travail et la chambre mortuaire vont être reconstitués dans la datcha. Plus tard, dans la belle maison Directoire des Viardot, prendra place un « Centre international des cultures et littératures du dix-neuvième siècle » pour honorer la mémoire de celui qui signait « Jean Tourguéneff ».

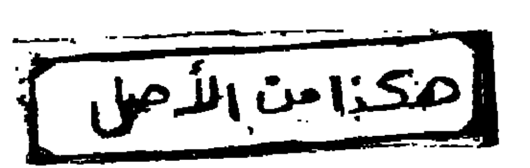
NICOLE ZAND.

(Voir page 13 dans « le Monde des livres ».)

(1) 14, rue Tourguéneff, à Bougival. Tous les jours sauf lundi et mardi, de 14 à 18 heures. Jusqu'au 25 octobre.







Le Monde

idées

Voix juives

Voici, une fois de plus, que les projecteurs sont braqués sur Israël. Cinq voix juives s'expriment à ce sujet dans cette page. Michel Goldberg ne veut pas, comme il dit, de Cosaques qui parlent hébreu. Paul Giniewski exige des juges d'Israël une égale sévérité à l'égard de chaque méfait arabe. Léo Hamon parle lui aussi de sévérité, mais d'une « sévérité tranquille » impliquant chez tous un effort résolu pour raison garder. Annie Goldmann salue la leçon de morale donnée par les Israéliens qui ont manifesté pour protester contre les massacres de Sabra et de Chatila. Quant à Roger Ascot, il ne s'occupe pas de savoir qui a tort ou qui a raison. Il demande au *Dieu* commun des chrétiens, des juifs et des musulmans d'avoir pitié d'un monde qui utilise jusqu'à ses enfants pour assouvir sa haine.

Une sévérité tranquille

Par LÉO HAMON (*)

LES semaines passées — horreurs là-bas, émotions ici — ne sauraient s'oublier, mais le temps est peut-être venu de tirer, avec quelque recul, les enseignements de ce que nous avons eu à juger et de ce que nous avons nous-même éprouvé. On peut l'ordonner autour de trois idées : Israël, un État entre les autres, Israël, un État dont on s'est fait une certaine idée, Israël, un État à propos duquel se posent certaines questions sur et pour les juifs qui ne sont pas citoyens israéliens.

Parce qu'Israël est un État entre les autres, il avait, selon nous et nous l'avons écrit, le même droit qu'un autre à frapper ceux qui le combattaient, là où ils étaient — c'est-à-dire sur le territoire d'un État voisin, qu'ils avaient transformé en base d'opérations de leur guerre, — le gouvernement légitime de cet État étant impuissant à faire respecter sa souveraineté par des Palestiniens devenus bien plus des occupants que des réfugiés. La guerre menée au Liban n'était donc pas, de la part de l'État d'Israël, une guerre d'agression...étant observé seulement que toutes les guerres « légitimes » ne sont pas pour autant des guerres qu'il serait sage d'entreprendre.

En tout état de cause, l'on ne saurait invoquer le droit à la guerre sans en accepter les lois. L'accord d'août dernier avait mis fin à la présence belligérante des Palestiniens sur le territoire libanais. Il excluait une occupation israélienne de Beyrouth et prévoyait une présence américaine, française et italienne. Tout comme le départ précipité de ces « internationaux » est inexcusable, l'occupation israélienne de Beyrouth qui a suivi ce départ a constitué un manquement manifeste aux obligations assumées dans l'arrangement international : chacun voit d'ailleurs aujourd'hui ce qu'aura moralement coûté à Israël cette initiative : si, sans elle, les mêmes massacres avaient eu lieu, ce qui était possible, ils n'auraient pu lui être imputés.

Mais, les lois de la guerre rendent une armée d'occupation responsable de ce qui se commet sur le territoire qu'elle tient . A qui fera-t-on croire qu'une troupe de la qualité militaire de Tsahal ait pu demeurer dans l'ignorance de ce qui se passait ? Comment admettre qu'elle ne soit pas intervenue d'urgence pour y mettre fin ? Il y a là un crime par omission qui engage lourdement la responsabilité de ceux à qui il est imputable — et qui doivent être l'objet des sanctions appropriées.

∴

Un État *parmi* les autres n'est pas un État *comme* les autres : il y a des États dont on se fait « une certaine idée ». Nous nous faisons « *une certaine idée de la France* » : le général de Gaulle, tout comme les catholiques et les révolutionnaires du siècle dernier... La Résistance est née de cette idée de la France.

Les *juifs d'Israël*, *eux*, *se font* une certaine idée de leur État qu'ils ont fondé, notamment, pour répondre à l'appel de l'Écriture... et parce que cet État est ainsi né d'une volonté délibérée d'accomplir un des livres sacrés de l'humanité, et en réparation d'un holocauste... nombreux sont, apparemment en dehors même d'Israël, ceux qui ont accepté de s'en faire une certaine idée et s'indignent, à présent, de le voir se comporter comme un autre État.

Est-ce pour cela que, curieusement, la presse et les interprètes de l'opinion ont, dans les semaines écoulées, manifesté tant de sévérité à l'égard d'Israël ? Ils en avaient oublié de flétrir aussi les chrétiens qui furent les auteurs actifs (et non pas seulement par omission) des massacres... On n'a plus pensé que l'O.L.P. et les Syriens avaient dû avoir, naguère, un certain comportement pour susciter les haines qui viennent de se déchaîner de manière aussi ignoble. La concentration des sévérités sur Israël avait donc de quoi surprendre : témoignages de la croyance en une certaine élection reconnue par ceux-là même qui critiquaient le plus l'État hébreu... ou défoulement d'un antisémitisme inconscient trop longtemps contenu... simplification de l'information ? On en discutera. Ce qui est — en tout cas — patent, c'est que beaucoup d'Israéliens, se font toujours — en eux — une certaine idée d'Israël, puisque devant les excès de son armée, ils ont manifesté une indignation dont l'ampleur et la promptitude sont rares... des journalistes *divulguant les atrocités qui allaient* être reprochées à leur pays... une opposition ne craignant pas l'impopularité pour s'en prendre au gouvernement, à la tribune du Parlement... un Israélien sur douze, dans la rue pour manifester, un président de la République, sortant de la réserve que lui imposent ses fonctions pour demander à son premier ministre, publiquement, la désignation d'une commission d'enquête..., le tout quelques jours à peine après la per*pétration des forfaits... qui dit mieux* et même aussi bien ?

Cette fois encore, ceux qui sauvent l'honneur sont ceux qui dénoncent les défaillances, ainsi des dreyfusards sauvant contre la fausse raison d'Etat non seulement la liberté d'un innocent mais aussi l'honneur français et avec le colonel Picart, celui de l'armée elle-même, ainsi aujourd'hui des protestataires israéliens. Il serait donc équitable que ceux-là mêmes qui ont appliqué tant de rigueur aux gouvernants d'Israël mettent maintenant autant d'insistance à saluer la réaction de son peuple.

∴

Parce qu'Israël est un Etat juif — et que l'holocauste qui a exterminé un tiers de la population juive dans le monde est présent à tous les esprits — peut-on critiquer l'Etat d'Israël sans favoriser l'antisémitisme ? Question posée pour les juifs et les non-juifs. La réponse est qu'étant un Etat parmi les autres, il ne peut prétendre à une immunité et qu'il s'expose à la critique, comme tout autre Etat ; nul ne peut être moralement tenu à la solidarité avec lui, à l'approbation constante.

Cela vaut pour les juifs de la Diaspora, qu'on le veuille ou non, on est solidaire d'un Etat dont on partage le destin — les risques (ce qui donne plus de liberté pour en parler) — en y exerçant les droits qui sont ceux d'un citoyen... Autrement, il n'y a pas et il ne peut y avoir de solidarité, et les meilleurs amis d'Israël ne peuvent être solidaires de lui s'ils ne participent pas physiquement à son sort et à ses épreuves, moralement à ses prises de décisions, s'ils peuvent seulement être heureux quand Israël répond à l'idée qu'ils veulent s'en faire... et tristes quand il n'y répond pas.

Les mésaventures de telles personnalités juives dans la Diaspora illustrent d'ailleurs l'impasse des prétendues solidarités. Tel, ayant engagé son action sur une exaltation du sentiment de la solidarité avec Israël chez des Français juifs, a eu la désagréable surprise d'être hué par ses propres troupes lorsque des scrupules qui l'honorent l'ont conduit à reconnaître les torts du gouvernement de M. Begin, là où ils étaient évidents... N'entrons donc pas dans cette impasse.

Doit-on, à présent, avoir peur de l'antisémitisme quand la condamnation morale des dirigeants actuels de l'Etat d'Israël est pratiquement unanime ? Pour avoir vécu le temps de la persécution — en combattant sur le sol natal que je n'ai jamais quitté alors — je ne crois pas en la profondeur d'un antisémitisme français auquel s'oppose de toute façon, depuis la guerre, la mémoire populaire, et que répudient maintenant l'Eglise catholique aussi bien que la droite, qui l'avaient autrefois encouragé.

En tout état de cause, en ce mois même, c'est avant tout sur mes com*patriotes, sur mon attitude au milieu* d'eux que j'entends et dois compter pour voir reconnaître le droit commun auquel je peux prétendre comme tout autre Français : j'engage tous les Français juifs à sentir et à agir de même. Faute de quoi, on entre dans le cycle d'aliénations par semi-émigration morale qui a quelque fois affecté des partis politiques eux-mêmes... Mais les journalistes, qui témoignent si vite de leur susceptibilité quand on critique la tenue des médias, peuvent peut-être comprendre que les persécutions subies à la génération précédente laissent à certains juifs une susceptibilité ou plutôt une sensibilité... qui ne peut et ne doit pas faire taire la critique mais qui mérite aussi d'être tenue présente à l'esprit.

Ainsi nul ne peut reprocher aux tiers les condamnations qu'ils portent sur l'Etat d'Israël, à condition toutefois de s'être assurés eux-mêmes que leur sévérité est équitablement distribuée... qu'ils ne privilégient pas à rebours l'Etat d'Israël en oubliant d'autres coupables...Ils contrarieraient ceux qui, là-bas, se font une certaine idée de leur Etat, si en concentrant leurs rigueurs sur cet Etat et cet Etat seul — comme il est advenu dans certaines présentations — ils donnaient à ce peuple tout entier le sentiment d'une hostilité indifférenciée et d'une incompréhension pour ses aspirations à la légitimité et à la sécurité, si longtemps méconnues par le monde arabe. Il ne faut pas que l'irresponsabilité du langage ici favorise, là-bas, une crispation qui, entravant la justice, obstruerait la route de la paix.

Soyons donc sans complaisance ni ménagement pour les assassinats, les défaillances et les inactions qui sont aussi des crimes ; aucune sympathie, aucune « solidarité » ne permet de les masquer, mais soyons aussi sans complaisance envers nous-mêmes pour les facilités de la sensation et de l'irresponsabilité dans l'expression.

Sachons tous « raison garder » dans la nécessaire affirmation d'une « sévérité tranquille » émue, affligée, équitable et résolue à la fois...

(*) Ancien ministre

Juger les crimes d'Israël

par PAUL GINIEWSKI (*)

PENDANT le déferlement anti-israélien et anti-juif que nous venons de subir, des voix ont dit la vérité. Mais on les a à peine entendues. Les vociférations du mensonge et de l'exagération les ont couvertes largement.

Les passions sont-elles retombées au point qu'on puisse aborder l'essentiel : voir où finit la légitime critique de la politique d'Israël — ou de n'importe quel pays ? Où commence l'antisémitisme ?

L'antisémitisme consiste à discriminer entre les juifs (fussent-ils Is*raéliens*) et les *autres hommes*. A exiger des juifs ce qu'on n'exige de personne ; à vouloir interdire aux juifs ce qui serait permis à tous. Une autre définition de l'antisémitisme n'est guère concevable.

Posons maintenant une hypothèse : admettons qu'Israël serait en effet responsable du génocide, de l'holocauste, du massacre délibéré dont on l'accuse. Dans cette hypothèse, une seule conclusion s'imposerait encore : ayant traité Israël comme on l'a fait, on est en présence d'un cas de délire antisémite. Car la question n'est pas de savoir comment juger les crimes d'Israël : il faudrait évidemment les juger de la manière dont sont jugés les crimes de tout Etat. La question est de savoir comment il se fait que des journalistes et des hommes politiques, qui jugent et condamnent Israël, n'ont pas jugé de la même manière les mêmes crimes commis par d'autres que les juifs.

Or on n'avait jamais — avant l'invasion israélienne du Liban, les bombardements de Beyrouth, l'assassinat de civils palestiniens dans les camps — connu une telle levée de boucliers, un tel déchaînement vertueux de justiciers. Et notamment pas pendant les événements qui leur ressemblent fort et les dépassent en horreur. Et notamment :

1) En sept ans de guerre civile au Liban, 100 000 chrétiens, femmes et enfants innocents y compris, ont été massacrés par les Palestiniens, les Syriens, les musulmans libanais : la télévision française n'a pas ameuté l'humanité contre ces crimes. Le parti communiste français et la C.G.T. ne sont pas descendus dans les rues. Ils ont donc discriminé entre les crimes, en défaveur des juifs.

2) L'hiver dernier, le dictateur syrien Assad a fait massacrer des milliers de Syriens, femmes et enfants compris, pour protéger son autorité menacée. Les mêmes qui se déchaînent contre Israël aujourd'hui n'ont pas appelé ces massacres « holocauste » et « génocide ». Ils n'ont pas mis la Syrie au ban des nations civilisées.

3) Le monde connaît depuis quelques années une vague de terrorisme d'Etat sans précédent depuis l'époque nazie. L'Iran fusille sans discontinuer. L'Arabie Saoudite coupe les mains, décapite et lapide. La Libye a envoyé des commandos à l'étranger pour liquider ses opposants politiques. Les diplomates syriens et libyens transportent des armes et des explosifs dans les valises diplomatiques. Les régimes dictatoriaux se succèdent dans les Etats arabes à la faveur de séries de coups d'Etat et se maintiennent par la terreur et la torture. Mais ce sont les actions du gouvernement d'Israël que l'on privilégie pour le clouer au pilori.

4) Depuis vingt ans, des milliers d'Israéliens et de juifs dans le monde ont été tués ou blessés par les terroristes arabes. Aux Jeux olympiques de Munich, ils ont laissé agoniser des blessés. A Maaloth, ils ont jeté des enfants juifs vivants par les fenêtres. Ils ont fauché des adolescents en prière dans leur synagogue, semé des mines-bouton dans les écoles, égorgé, violé, brûlé. Quelle a *été l'ampleur de la protestation de* ceux dont les clameurs remplissent aujourd'hui la France et le monde ? Comparativement, leur protestation a été nulle.

Pour toutes ces raisons : ils se taisent quand il s'agit du sang juif, ils vocifèrent quand il s'agit du sang arabe ; ils admettent de la part des Arabes des actes et des attitudes qu'ils dénoncent chez les juifs. J'accuse les journalistes et les hommes politiques qui discriminent du crime d'antisémitisme, du crime d'incita*tion au meurtre des juifs*, *du crime* d'appel au génocide et au politicide.

Je ne les accuse pas d'agir à la légère, d'allumer par imprudence criminelle des incendies difficiles à éteindre. Je les accuse de savoir parfaitement ce qu'ils font, de préméditation et d'incendie volontaire.

Je ne discute pas de savoir si Israël est innocent ou coupable. C'est un problème complètement différent. Mais j'exige de ces juges d'Israël qu'ils sanctionnent désormais chaque méfait arabe par les gros ti*tres de leurs « unes »*, *par les interminables* dénonciations de leurs images télévisées, par les banderoles vengeresses de leurs défilés, qui ont stigmatisé récemment les « crimes » des juifs.

Dans le passé, ils ont sciemment, soigneusement, perversement tenu la balance inégale. Ils ont la possibilité de continuer impunément dans cette voie : ils en ont le pouvoir. Mais ils le paieront chèrement.

Car un jour, la subversion mondiale qu'ils préparent imprudem*ment se retournera contre eux*. Hitler aussi avait des complices : quand ils avaient servi, ils étaient liquidés. Les Arabes ont aujourd'hui des valets. Mais derrière les Arabes se profile une puissance véritable, qui règne sur des peuples et des individus muselés, enchaînés, bâillonnés, peut-être à jamais.

(*) Ecrivain.

L'honneur, la honte et le silence

Par ANNIE GOLDMANN (*)

TROIS CENT MILLE Israéliens sont descendus dans la rue pour faire part de leur indignation et de leur réprobation devant les massacres de Sabra et de Chatila. Ces massacres ont été perpétrés par des *Libanais contre des Palestiniens*, mais, du fait de la présence israélienne sur le territoire libanais, le peuple israélien considère que sa responsabilité est « moralement » engagée.

Et voilà que des mots comme *honneur, morale, honte* apparaissent dans le champ politique, mots mis aux oubliettes depuis belle lurette par tous les gouvernements, tous les régimes, au nom de la sacro-sainte raison d'Etat.

Car ce n'est pas une leçon de démocratie que donnent les Israéliens qui descendent dans la rue, mais une leçon de morale.

C'est au nom de l'honneur et de la conscience qu'ils ont témoigné.

Ils entendent affirmer que la conscience morale ne doit pas être en contradiction avec les intérêts de l'Etat ; que celui-ci court à sa perte s'il foule aux pieds les principes fondamentaux des droits des êtres humains.

En ce sens, on pourrait dire que ces manifestants sont fidèles à l'éthique et à la tradition juives, qui sont fondées sur les valeurs de paix, de justice et de liberté.

Mais est-ce à dire qu'un Etat juif est différent des autres Etats ; qu'il se doit, plus que tout autre, de respecter les valeurs fondamentales ? Ou bien qu'il est le seul où ces valeurs ont encore un sens, où la conscience morale du peuple peut ébranler le pouvoir des dirigeants qui ont failli sur le plan de l'honneur ? Grave question ! Les juifs seront-ils les seuls dans cette voie ?

On ne peut s'empêcher de rêver à ce qu'aurait été le vingtième siècle si les Allemands avaient réagi ainsi lors des premières persécutions antisémites ; les Français lorsque la police française envoyait les juifs de France à Drancy ; si cinq millions de Français étaient descendus dans la rue pour protester contre les exactions de la guerre d'Algérie, vingt millions d'Américains pour le Vietnam, les Russes au moment de Prague, etc., la liste est longue.

Cette extraordinaire — car elle est extraordinaire — réaction de presque un dixième de la population israélienne est la meilleure réponse à l'antisémitisme, à tous ceux qui feront jouer l'amalgame, la mauvaise foi, le fanatisme. C'est pourquoi elle est réconfortante.

Elle est réconfortante, car elle est signe d'espérance.

MM. Begin et Sharon se sont couverts de honte, mais les Israéliens ne sont pas éclaboussés par le sang de Sabra et de Chatila.

Les juifs de France qui, pour leur *part, ont manifesté samedi à Paris* l'ont bien compris. Ils se sont sentis concernés, non parce qu'ils sont liés à Israël, non parce qu'ils se sentent engagés par tout ce qui s'y passe, mais en tant qu'êtres humains juifs pour lesquels la conscience morale n'est pas un vain mot.

Mais il faut le dire. Face à ces manifestations de la morale, le silence de certains nous paraît plus qu'affligeant.

Silence de la hiérarchie chrétienne, tout d'abord, et de sa plus haute autorité, le pape, qui, en recevant Yasser Arafat, a démontré son intention d'intervenir dans le champ politique, mais ne dit pas un mot de condamnation contre les milices qui se disent, s'affirment, se démarquent comme chrétiennes et commettent un massacre épouvantable. Silence du pape ! Raison d'Etat ! Triste raison !

Mais il y a aussi le silence de la communauté arabe de France devant des attentats dont le caractère antisémite ne fait aucun doute car ils *touchent des citoyens juifs non israéliens*. Pas une voix d'intellectuel, de responsable ou d'individu isolé, ne s'est élevée en France à ce sujet. Yasser Arafat a bien condamné l'attentat de la rue des Rosiers (si cette condamnation veut être plus qu'une déclaration de principe, il serait temps d'ailleurs que l'O.L.P. contrôle ses troupes de manière efficace pour appuyer sa crédibilité), mais ce qui nous intéresse ici, c'est qu'aucune prise de position n'a été faite par la communauté arabe de France. *Silence aussi !*

Serons-nous seuls, les juifs, à prendre la parole ?

(*) Assistante à l'Ecole des hautes études en sciences sociales membre de l'Association des juifs de gauche.

Pitié pour les enfants

par ROGER ASCOT (*)

PARIS, l'autre jour. Une manif. Des pro-palestiniens, des pro-israéliens. Des adolescents à peine sortis de l'enfance, casqués, armés de barre de fer. Prêts à s'affronter, au nom d'une passion que des adultes, précautionneusement absents de cette manifestation, leur ont insufflée. Comme les vieux messieurs patriotes de 14-18 déclamaient — loin du front — des strophes exaltées sur l'honneur d'une patrie qui changeait, à Verdun, ses jeunes gens en cadavres.

Pas encore de cadavres de petits jeunes gens en colère à Paris. Pas encore...

Mais comme j'admire le calme de ceux qui, bien calés dans leurs fauteuils, soufflent à une jeunesse qui méritait mieux, le refus de l'autre. Alors que tous les amis des Israéliens et des Palestiniens (les deux ne sont pas in*compatibles*) *savent bien qu'au*-delà de « l'intox », il faudra bien que les uns et les autres s'acceptent et vivent ensemble. D'ici là, prions le ciel qu'il n'ajoute pas les victimes des « manifs » à celles des attentats...

∴

Chatila et Sabra n'ont effacé ni Damour, ni Maaloth, ni le Liban lui-même. Au petit boomerang quotidien de cadavres partisans que les camps se renvoient dans le style comptable qui est de mise : « *Ce n'est pas vrai : il y a plus de morts ici que là* », a-t-on fait le compte des enfants perdus ?

Un enfant mort, c'est insoutenable. Mais il y a pire : un enfant qui tue. Comme celui qui se trouva, Kalachnikov en main, face à un colonel israélien qui se refusa à tirer sur le petit fedayin et fut proprement liquidé.

Que le Dieu des chrétiens, des juifs et des musulmans — qui est peut-être bien le même — ait pitié de ce monde fou furieux qui se sert de ses propres enfants pour assouvir sa haine.

(*) Rédacteur en chef de « L'Arche », écrivain.

Ecrit à Kippour

par MICHEL GOLDBERG (*)

UN juif pieux n'écrit pas à Kippour. Mais tout juif doit s'interroger sur ses actions récentes, et celles des autres juifs.

Le massacre de plusieurs centaines de civils palestiniens par des milices alliées, et sous les yeux de l'armée juive, constitue pour beaucoup de juifs l'interrogation morale majeure de ce Kippour pas comme les autres.

Il est aisé de balayer d'un revers de main les critiques des puissants du jour. A l'aune des massacres du seul sanglant vingtième siècle, ceux de Sabra et de Chatila ne pèsent malheureusement pas très lourd : au plus, deux fournées d'une chambre à gaz de capacité moyenne, quelques My-Lai. Les États-Unis et le million de morts civils de la guerre du Vietnam, la France de Melouza et de la gégène, la Russie des goulags, de Katyn et d'Afghanistan, la Syrie de Hamma, les Palestiniens de Damour, n'ont guère de leçons de morale à donner, et ils les dispensent d'ailleurs de façon bien sélective.

La facilité même avec laquelle des hommes politiques et des médias européens — et notamment français — ont retrouvé le vocabulaire de « l'holocauste » pour stigmatiser l'action, et l'inaction d'Israël, est en soi révélatrice. Révélatrice d'un profond sentiment de culpabilité et du désir souvent inconscient que des juifs fassent à leur tour subir à d'autres ce qu'ils subirent il y a quarante ans, afin de permettre à ceux qui furent coupables, complices ou simplement silencieux de dire : « *Vous voyez, ils en font autant, ça n'était donc pas si monstrueux que ça.* »

Ce qui s'est passé à Beyrouth le dernier week-end de l'été est honteux. Ni les circonstances, ni l'ampleur, ni la technique, ni surtout la motivation du massacre n'ont grand-chose à voir avec ce qui s'est passé en Europe entre 1939 et 1945, et il faudra donc décevoir les amateurs d'absolutions à bon compte.

Par contre au regard de la morale juive, de la religion, de l'histoire, le simple fait de laisser perpétrer un massacre alors qu'on pourrait l'arrêter est inacceptable. L'égoïsme n'est pas sacré, il rabougrit. En ce monde hypocrite, la vie n'a pas *partout* le même prix. Celle des juifs fut très bon marché. Et tant que des « sous-développés » se tuent entre eux, c'est leur affaire, le reste du monde détourne pudiquement la tête. Iraniens et Irakiens, Hutus et Tutsis, Syriens baasistes et Frères musulmans, Libanais chrétiens et musulmans peuvent s'entretuer à loisir. Hussein peut massacrer une dizaine de milliers de Palestiniens, c'est une « affaire de famille » comme il l'a si ingénument dit en accueillant son quota de combattants palestiniens détenteurs d'un passeport jordanien. Les phalangistes peuvent eux aussi massacrer des *Palestiniens* à Tel-El-Zahtar et ailleurs, c'est encore une affaire de famille.

Mais Israël qui n'est manifestement pas de la famille doit accorder plus de prix à une vie arabe que ne le font d'autres Arabes. A ce prix est le respect de l'autre pour lui-même. Et c'est ce besoin de respect de soi qui a poussé d'autres Arabes à franchir le canal de Suez, un autre Kippour. La paix est à ce prix.

Israël n'est pas encore un pays comme les autres, même si un Sharon qui se voudrait Bismarck l'a fait descendre de plusieurs degrés dans cette direction. Qu'il s'en aille, je ne me reconnais pas en ce cosaque qui parle hébreu, même s'il a mieux respecté Kippour que moi.

(*) Auteur d'*Ecorché-juif*.

Le Monde

étranger

L'évolution de la crise au Proche-Orient

« Beyrouth est redevenue la capitale de tout le Liban, une même capitale, une même ville, une seule ville ». C'est ce qu'a déclaré ce jeudi 30 septembre, le président Amine Gemayel au cours d'une cérémonie organisée au « passage du « musée », à la limte entre les deux anciens secteurs de Beyrouth. Le chef de l'Etat a fait le parcours à pied dans les deux sens en passant en revue des détachements libanais et des trois contingents de la Force multinationale. Il a, par ailleurs, demandé au gouvernement de M. Wazzan d'expédier les affaires courantes et la plupart des administrations ont rouvert leurs portes.

Les parachutistes français avaient déminé mercredi l'avenue Fouad-Chehab, appelée « ring de la mort » depuis le début de la guerre et qui était le seul point de passage encore fermé.

L'armée libanaise continue, tout en se déployant, d'interpeller de nombreux « suspects » et de ramasser des armes. La radio des Mourabitoun (formation nassérienne), fermée par les Israéliens, a repris ses émissions mercredi. Enfin, le Liban a demandé à la Banque mondiale de lui accorder un prêt de 3 500 millions de francs pour la reconstruction du pays.

● A WASHINGTON, M. Nicolas Veliotes, secrétaire d'État adjoint, a déclaré mercredi, devant une commission du Congrès américain, qu'il était « certain » que le retrait des forces étrangères du Liban surviendrait avant la fin de l'année et que c'était là « l'extrême limite ». Il a également annoncé que MM. Philip Habib et Morris Draper, les deux émissaires américains qui négocient le départ des forces israéliennes et syriennes, retourneraient à Damas à la fin de la semaine. Ils se sont déjà rendus en Syrie, en Jordanie, en Israël et en Arabie Saoudite et devaient rencontrer ce jeudi au Caire M. Kamal Hassan Ali, ministre des affaires étrangères.

Le porte-parole adjoint du département d'Etat, M. Alan Romberg, a déclaré que « quelques combattants et dirigeants » de l'O.L.P. se « sont réinfiltrés au Liban ». Il a précisé qu'ils étaient « en petit nombre », mais que leur retour constituait une « violation sérieuse » des accords négociés par M. Habib.

● AUX NATIONS UNIES, plusieurs ministres des affaires étrangères de la C.E.E. (Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas, Luxembourg) ont sévèrement condamné, mercredi, au cours du débat de l'Assemblée générale, l'intervention israélienne au Liban. M. Cheysson, ministre français des relations extérieures, a eu un entretien avec son collègue israélien, M. Shamir, qui a accusé la France d'avoir eu dans la crise libanaise « la position la plus négative » de l'Europe des Dix. Interrogé au sujet d'une éventuelle visite de M. Begin en France, M. Cheysson a répondu : « Le ton des relations actuelles (entre la France et Israël) ainsi qu'un certain nombre de déclarations du premier ministre israélien ne constituent pas le meilleur encouragement à une invitation officielle à Paris. »

● A DAMAS, les funérailles du colonel Saad Sayel (Abou Walid), chef des opérations militaires de l'O.L.P., tué lundi dans un attentat, se sont déroulées mercredi en présence des membres du comité exécutif de l'O.L.P. et de milliers de Palestiniens venus des camps de Syrie. Dans l'oraison funèbre qu'il a prononcée, M. Yasser Arafat a affirmé que les massacres des camps de Sabra et de Chatila ont fait « de cinq mille à sept mille martyrs ». Il a également précisé que « soixante-douze mille Libanais, Syriens et Palestiniens ont été tués ou blessés depuis le début de l'invasion syrienne au Liban ». Le comité exécutif s'est ensuite réuni mercredi soir sous la présidence de son chef, M. Arafat, pour mettre au point « les mesures capables de faire face à la nouvelle situation créée au Liban ».

● A TUNIS, la presse publie le message que M. Mitterrand a adressé au président Bourguiba, en soulignant que son appel en faveur d'une « reconnaissance mutuelle d'Israël et de l'O.L.P. est la meilleure voie et sans doute la seule pour mettre un terme aux multiples drames » du Proche-Orient.

M. Habib Chatti, secrétaire général de l'Organisation de la conférence islamique, a annoncé que les ministres des affaires étrangères islamiques se réuniront le 11 octobre, à New-York, pour coordonner leurs positions sur l'affaire palestinienne inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée générale de l'ONU. — (A.F.P., A.P., Reuter.)

Les dirigeants israéliens ne cachent pas leur ressentiment à l'égard des États-Unis

De notre correspondant

Jérusalem. — L'insistance mise par Washington à obliger l'armée israélienne à évacuer les deux secteurs de Beyrouth et l'aéroport a provoqué une profonde amertume à Jérusalem. L'opposition travailliste ne manque pas l'occasion de souligner que toute la politique de M. Begin ces dernières semaines a placé Israël dans une inquiétante situation de faiblesse vis-à-vis des Etats-Unis. « *Qui a été expulsé de Beyrouth ?* » titre ce jeudi sur quatre colonnes à la une le quotidien *Davar* (travailliste).

Au cours d'une réunion houleuse de la commission parlementaire des affaires étrangères et de la défense, M. Shimon Pérès, président du parti travailliste, a déclaré à l'intention de M. Begin : « *Vous n'avez pas tenu compte de nos mises en garde contre l'entrée de nos forces à Beyrouth et maintenant vous êtes soumis à un diktat américain ; Israël n'est pas tout à fait une République bananière, mais nous n'avons plus de rapports normaux avec les Etats-Unis.* »

On n'a guère apprécié à Jérusalem le fait que les dirigeants américains ne cachent pas qu'ils ont dû exercer des pressions pour obtenir le départ des derniers soldats israéliens de Beyrouth. M. Begin a dû lui-même se résigner à donner, le 29 septembre, l'ordre d'évacuer l'aéroport, alors que la veille le chef d'état-major, le général Eytan, déclarait qu'une présence israélienne y serait maintenue. L'ambassadeur des Etats-Unis au Liban, M. Robert Dillon, a toutefois indiqué que des appareils israéliens pourraient atterrir à Beyrouth, « *en cas d'urgence* ».

Roi d'Israël

Comme pour sauver la face, on laisse entendre à Jérusalem que le gouvernement américain a admis que l'armée israélienne pourrait conserver le contrôle de la route Beyrouth-Damas, qui est d'une « *importance stratégique considérable* », tant que les négociations n'auront pas abouti pour le retrait de l'armée syrienne du nord du Liban. On prétend que ce sont de telles « *assurances* » qui ont permis à M. Begin de faire évacuer l'ensemble de la capitale libanaise.

Toutefois, le premier ministre et le ministre de la défense, le général Sharon, ont tous deux exprimé, mercredi, le ressentiment qui prévaut parmi les dirigeants israéliens à l'égard des Américains. M. Sharon, lors d'une conférence dans le sud du pays, où des centaines de ses partisans l'ont acclamé comme « *roi d'Israël* », a reproché très clairement aux dirigeants américains de vouloir s'ingérer dans les affaires intérieures israéliennes. Il faisait allusion à des informations selon lesquelles Washington souhaite vivement un changement de gouvernement à Jérusalem. Pour sa part, M. Begin, à la Knesset, a, une fois de plus et fortement, dénoncé le plan Reagan pour un règlement de la question palestinienne.

Avertissement à la presse

Le premier ministre a affirmé que le Parlement « *ne devait pas s'occuper des événements des derniers jours mais porter toute son attention sur les problèmes essentiels auxquels Israël doit faire face* ». Pour M. Begin, ces « *problèmes* » sont liés à l'initiative diplomatique du chef de la Maison Blanche. Il a précisé que non seulement il rejetait catégoriquement le plan américain, mais encore refusait de discuter un seul de ses points. Malgré tout, forcé par l'opposition d'évoquer l'affaire des massacres, M. Begin a déclaré qu'il acceptait la « *pleine responsabilité* » de l'action des troupes israéliennes à Beyrouth, mais il ajoutait aussitôt qu'« *Israël n'est pas du tout coupable des meurtres commis par des Arabes contre d'autres Arabes* ». Auparavant, M. Begin avait fait savoir qu'il n'avait eu personnellement connaissance de ces événements que dans la soirée du 18 septembre, « *en écoutant la B.B.C.* », alors que les massacres ont commencé dans la nuit du 16 au 17 septembre.

Le premier ministre a adressé, le 29 septembre, au président de la Cour suprême d'Israël, M. Itzhak Kahane, une lettre confirmant la décision du gouvernement de créer une commission d'enquête judiciaire sur les circonstances de ces massacres. M. Kahane doit maintenant désigner les trois membres de cette commission. A ce sujet, le ministre de la justice a lancé un avertissement à la presse pour lui signifier que des révélations ou des opinions sur ces événements étaient interdites par la loi durant la procédure d'enquête et passibles d'une peine d'un an d'emprisonnement. M. Amnon Rubinstein, professeur de droit à l'université de Tel-Aviv et président du parti d'opposition centriste Shinui, s'est élevé contre cette interprétation en indiquant qu'une telle interdiction ne portait que sur l'objet précis des investigations et ne prenait effet qu'au moment des auditions de la commission.

Des militaires de réserve opposés à la guerre au Liban, regroupés dans un mouvement intitulé Yech Gvul (« Il y a une limite »...), ont adressé au ministre de la défense une pétition signée par un millier de personnes refusant de servir au Liban. Parmi les signataires, figurent cent cinquante officiers, dont deux ayant le grade de lieutenant-colonel.

Quelque trois cent cinquante Palestiniens détenus au camp de prisonniers d'Ansar, au Sud-Liban, créé par l'armée israélienne dès la fin du mois de juin, ont été relâchés le 29 septembre. Il s'agit de la mesure de libération la plus importante, car, jusqu'à présent, plusieurs centaines de prisonniers ont été relâchés mais par petits groupes. Cependant, il reste encore près de sept mille détenus au Sud-Liban, selon le porte-parole de l'armée — la plupart, des Palestiniens vivant dans la région, âgés de quinze à cinquante ans, avaient été arrêtés dès le début de l'opération « Paix en Galilée ». Le 28 septembre, une révolte avait éclaté dans le camp d'Ansar et huit prisonniers avaient été blessés lorsque les gardes avaient ouvert le feu.

FRANCIS CORNU.

● *Les autorités tunisiennes* ont procédé à plusieurs arrestations et ouvert une enquête, à la suite de divers incidents (magasins pillés, voitures incendiées), dont ont été victimes des juifs à Ben-Gardane, à la frontière tuniso-libyenne, et à Zarzis, localité proche de Djerba. La plus grande partie de la communauté juive de Tunisie, environ cinq mille personnes, vit dans le sud du pays. — *(Corresp.)*

Iran

● *Exécution des coaccusés de Ghotbzadeh.* — Deux hommes accusés avec l'ancien ministre iranien des affaires étrangères, Sadegh Ghotbzadeh, d'avoir tramé un complot visant à renverser l'imam Khomeiny ont été exécutés mercredi 29 septembre à Téhéran, a annoncé l'agence iranienne IRNA. Le colonel Ghassem Hosseini, ancien procureur militaire, et Mehdi Mahdavi avaient été condamnés à mort par une cour martiale révolutionnaire. Sadegh Ghotbzadeh avait été exécuté le 15 septembre. — *(Reuter.)*

DEVANT LE « CLUB DE LA PRESSE » D'EUROPE 1

M. Sharon accuse M. Mitterrand d'avoir « prolongé la guerre par ses encouragements à l'O.L.P. »

Devant le Club de la presse d'Europe 1, M. Ariel Sharon, ministre de la défense d'Israël, a notamment déclaré : « *Nous n'avons rien à cacher. J'espère que personne ne sera reconnu coupable de quoi que ce soit (...). Mais si quelqu'un est reconnu coupable, j'assumerai moi-même toutes les responsabilités.* »

Le ministre a poursuivi : « *J'ai dit que je croyais en la responsabilité ministérielle. J'attendrai les résultats de la commission d'enquête. Nul doute que, à ce moment-là, je devrai prendre une décision, et, croyez-moi, je n'hésiterai pas.*

» *Je voudrais établir très clairement qu'aucun officier israélien n'a eu de part dans cette tragédie qui nous a tous profondément choqués... Personne, dans le monde, n'a parlé des auteurs du massacre. Seul, Israël, considéré comme responsable, a été blâmé et critiqué. Je peux seulement dire que ces auteurs étaient libanais... Il faut que chacun, dans le monde, sache que nous ne sommes pas en guerre contre le peuple palestinien, mais que nous nous battons pour nous débarrasser de l'organisation terroriste O.L.P. à Beyrouth, qui était devenue la capitale du terrorisme international.* »

M. Sharon a reconnu qu'il avait permis à « *des forces libanaises* », dont il n'a pas précisé l'identité ni l'importance, de pénétrer dans la zone des camps palestiniens. « *Je puis vous assurer*, a-t-il aussitôt ajouté, *que, si nous avions su ou eu le plus léger soupçon de ce que seraient les résultats de cette opération, nous leur aurions jamais permis* (aux forces libanaises) *d'entrer dans cette zone.* »

Il a également souligné qu'aucun militaire israélien n'avait participé à ce « *tragique événement* », ajoutant : « *Dès que nous avons appris ce qui s'était passé, nous sommes intervenus pour arrêter (le massacre), que nous regrettons profondément.* »

Le ministre israélien de la défense a, à plusieurs reprises au cours de l'émission, exprimé avec véhémence l'espoir que « *toute la vérité éclatera au grand jour* », soulignant qu'il avait « *exigé dès le premier jour une enquête* ».

M. Sharon a pris à partie M. Mitterrand en ces termes : « *Pourquoi en dépit de sa profonde amitié pour Israël et pour le peuple juif, le président Mitterrand a-t-il tout fait pour sauver l'O.L.P., cette organisation de terroristes et de meurtriers ? Les encouragements donnés par le président Mitterrand à l'O.L.P. ont prolongé la guerre. Nous ne voulions pas bombarder Beyrouth-Ouest et les camps de terroristes, mais, en même temps, nous aurions voulu que l'O.L.P. parte plus tôt. Or le gouvernement français a tout fait pour aider les terroristes palestiniens, pour les sauver. Il est intéressant de noter que beaucoup d'entre eux ont trouvé refuge à l'ambassade de France à Beyrouth.* »

M. Sharon a estimé, enfin, que sans que l'on puisse l'affirmer avec certitude, l'assassinat du président Bechir Gemayel « *devrait être d'une façon ou d'une autre lié aux Syriens, peut-être à des Libanais sur place mais liés aux Syriens* ».

La contre-attaque du général

De notre envoyé spécial

Tel-Aviv. — Il n'y avait bien sûr aucune révélation à attendre du général Sharon sur les massacres de Sabra et de Chatila. La décision du gouvernement israélien d'accepter enfin la création d'une commission d'enquête a permis au ministre de la défense, au cours du Club de la presse d'Europe 1 organisé le mercredi 29 septembre à Tel-Aviv, d'esquiver toutes les questions sur le sujet. Le général est trop respectueux des institutions de son pays pour ne pas réserver la primeur de son témoignage aux juges qui ne manqueront pas de l'interroger...

Pour commencer, donc, une vérité connue : aucun officier ou soldat israélien n'a participé directement à la tuerie. Ensuite, des interrogations : ce massacre est l'œuvre de « forces libanaises » avec lesquelles, selon le ministre, l'armée israélienne avait déjà collaboré d'une manière tout à fait satisfaisante. Quelles sont ces forces ? Est-ce bien un responsable phalangiste fort connu des services israéliens, Elias Hobeika, qui les a commandées ? Le général Sharon qui a commis au moins une grave erreur de jugement en ne prévoyant pas les massacres ne peut pas répondre. Donnons-lui acte (malgré le témoignage posthume de Ben Gourion qui regrettait sa propension au mensonge) de deux précisions : il n'était pas d'accord avec M. Begin lorsque celui-ci refusait la création d'une commission d'enquête et si cette commission estime que sa responsabilité est engagée il démissionnera.

Le sujet principal ayant été escamoté, le général Sharon est passé à la contre-attaque.

Le gouvernement israélien a fait savoir à maintes reprises que l'entrée de son armée dans Beyrouth-Ouest n'était motivée que par le souci de préserver des vies humaines ? Confusion, pour le moins, affirme M. Sharon. C'est, dit-il, parce que « *les terroristes de l'O.L.P. étaient prêts à reprendre leurs actions contre Israël et dans le monde entier* » à partir de ce sanctuaire, qu'a eu lieu cette progression. « *Au lieu de nous critiquer, vous devriez nous remercier* », ajoute-t-il, précisant que le nombre de combattants palestiniens restant dans la partie occidentale de la capitale libanaise s'élevait à deux mille. Que sont-ils devenus puisque — et tous les témoignages concordent — ce ne sont pas eux qui ont été exterminés à Sabra et à Chatila ? Mystère. Le général Sharon ne répond pas.

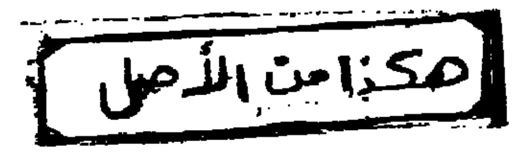
Le général est plus loquace en revanche sur les graves responsabilités que porterait, selon lui, la France dans la crise libanaise. Pas seulement la presse française dont il n'a pas oublié de stigmatiser la partialité (à l'en croire elle n'aurait jamais précisé que ce sont des Libanais qui ont commis les crimes de Beyrouth, mais aussi M. Mitterrand.

C'est trop ou trop peu que d'accuser la France d'être responsable des bombardements de Beyrouth et d'avoir hébergé des combattants palestiniens. Si la première accusation est absurde, la seconde n'est pas nouvelle, mais elle n'était jusqu'à présent proférée que par des fonctionnaires subalternes. Démentie par Paris et par tous les témoins présents à Beyrouth, elle n'avait jamais été reprise à son compte par une personnalité du rang de M. Sharon.

Qu'ajouter à cela ? Un cocktail de contre-vérités, de demi-vérités et de cynisme en forme d'utopie. Citons pour mémoire que « *c'est de son propre chef* » que le gouvernement israélien a nommé une commission d'enquête ; que l'ambassadeur Delamare n'a pas été assassiné, comme on le pensait, par des agents syriens, mais par des Palestiniens, que la Jordanie est déjà un Etat palestinien et que les Palestiniens qui y résident peuvent très bien conserver le roi Hussein comme souverain s'ils le désirent puisque Israël n'entend pas s'ingérer dans leurs affaires intérieures ; que les Palestiniens de Cisjordanie peuvent enfin se sentir libres et vivre « *presque sans ingérence de la part d'Israël* », que Bechir Gemayel a très certainement été assassiné sur l'ordre de Damas, même si des Libanais ont servi de bras séculier.

Au cours de la discussion, le général Sharon a aussi déclaré qu'il ne lutte pas contre le peuple palestinien et qu'il n'en a qu'après l'« *organisation terroriste O.L.P.* ». Enfant — c'est un sabra, — il lui est même arrivé de jouer avec des enfants palestiniens. Adulte, et ministre fort contesté aujourd'hui, il n'en recueille pas moins 64 % aux derniers sondages de popularité.

JACQUES AMALRIC.



LA CRISE DU PROCHE-ORIENT

Un débat passionné s'est ouvert au sein de la résistance palestinienne sur la « reconnaissance réciproque » de l'O.L.P. et d'Israël

De notre envoyé spécial

Damas. — Les centaines de milliers de réfugiés palestiniens en Syrie, tout comme les citoyens de ce pays, ont fait preuve d'une singulière discipline face aux événements sanglants du Liban. Les fêtes musulmanes du Sacrifice ont été célébrées en famille, comme à l'accoutumée. Aucune manifestation de solidarité avec les victimes de Sabra et de Chatila n'est venue troubler l'ordre imposé par le gouvernement.

Les autorités ont donné à la presse des consignes de retenue et ont interdit toute forme de protestation collective, de crainte sans doute que celle-ci ne dégénère en mouvements de foule incontrôlés. La sérénité affichée par la population n'est cependant qu'apparente, comme on peut le constater dans les conversations. La douleur, l'indignation, la colère, le sentiment d'impuissance se mêlent à la haine éprouvée à l'égard des Etats-Unis et des Etats arabes, jugés complices des envahisseurs israéliens.

Le fait que des centaines de milliers de personnes aient pu manifester impunément à Tel-Aviv leur opposition à la politique du gouvernement de M. Begin suscite envie et admiration au sein de populations privées de telles libertés. L'ampleur du mouvement de protestation en Israël a porté déjà des fruits, dans la mesure où l'on n'entend nulle part de propos haineux ou vengeurs à l'égard des Israéliens ou des juifs. A Damas, la petite communauté israélite vaque normalement à ses occupations ; les magasins et les échoppes lui appartenant, souvent situés dans des quartiers palestiniens, ne désemplissent pas. Les relations personnelles, cordiales ou amicales, n'ont pas été affectées par les atrocités du Liban.

Les répercussions des manifestations de Tel-Aviv sont autrement plus importantes au sein des milieux dirigeants de la résistance palestinienne, où l'on discute davantage de projets de paix que de guerre. *« Je considère désormais le peuple israélien comme innocent des crimes commis en son nom »*, nous a déclaré Abou Saleh, membre du comité central du Fatah et de la direction suprême des forces armées de l'O.L.P. *« Après les massacres de Sabra et de Chatila,* ajoutait-il, *mon premier réflexe fut de croire que le fossé entre nos deux peuples ne pourrait jamais être comblé. Ce n'est plus mon avis depuis les manifestations à Tel-Aviv. »*

M. Farouk Kaddoumi, le chef de la diplomatie palestinienne, nous a dit pour sa part : *« Nous espérons que le mouvement d'opposition en Israël pourra se traduire par le retrait des occupants, non seulement du Liban, mais aussi des autres territoires arabes occupés, et que la coexistence entre nos deux peuples pourra s'instaurer sur la base du droit des Palestiniens à l'autodétermination et à un Etat indépendant en Cisjordanie et à Gaza, conformément à la légalité internationale. Cependant, de telles perspectives ne pourraient se préciser qu'après la chute du gouvernement fasciste de Begin. »*

Les propos que nous a tenus, au cours d'un long entretien, M. Nayef Hawatmeh, sont encore plus nets. Le chef du Front démocratique pour la libération de la Palestine (F.D.L.P.), naguère considéré comme un « gauchiste » et un « extrémiste », est actuellement très proche de M. Yasser Arafat, et exprime le plus souvent les positions prises en privé par le président de l'O.L.P.

« Nous devons, déclare-t-il, *prendre des décisions courageuses lors de la prochaine réunion du Conseil national palestinien* (parlement), *qui tiennent compte de la volonté de la communauté mondiale, celle de l'opinion israélienne en particulier, d'en finir une fois pour toutes avec ces guerres interminables et menaçantes pour la sécurité internationale. Il faudrait que nous tracions une ligne de conduite réaliste, claire et précise, dépourvue de toute ambiguïté. Bref, notre principale tâche est de faire un bond en avant vers un règlement qui comporterait la création d'un Etat palestinien indépendant en Cisjordanie et à Gaza. La coexistence pacifique qui s'instaurerait marquerait le début d'un dialogue pacifique et démocratique entre nos deux peuples pour déterminer la qualité et l'intensité de leurs futures relations, lesquelles devraient évoluer vers des formes supérieures à celles d'une simple coexistence. »*

M. Hawatmeh poursuit : *« Il y a belle lurette que nous recherchons des contacts directs avec les forces démocratiques et progressistes israéliennes, en vue d'ouvrir la voie à une entente. Dès 1974, j'avais lancé un appel public en ce sens à MM. Arié Eliav et Itzhak Ben Haharon, qui dirigeaient respectivement à l'époque le parti travailliste et la confédération des syndicats Histadrout. Au fil des années, nous avons tenu des réunions discrètes avec diverses personnalités israéliennes, à Paris, à Prague, à Rome et ailleurs. »*

« Au cours de la guerre du Liban, nous avons reçu à Beyrouth, pendant que nous subissions le siège et les bombardements du général Sharon, tout Israélien qui avait exprimé le vœu de venir nous voir. Si le général Mordekhaï Gour, l'ancien chef de l'état-major, n'avait pas renoncé, in extremis, *à son projet de nous rendre visite, nous l'aurions reçu les bras ouverts et, en prime, nous lui aurions remis un pilote israélien que nous avions capturé. C'est dire combien nous sommes acquis au dialogue avec des hommes tel le dirigeant travailliste Yossi Sarid, qui sont persuadés que le problème palestinien ne sera jamais résolu par la force des armes.*

— Admettriez-vous la condition préalable de la reconnaissance réciproque des peuples israélien et palestinien ?

— Yasser Arafat et moi-même avons accueilli favorablement, entre autres, le projet de résolution franco-égyptien présenté au Conseil de sécurité et qui prône précisément cette reconnaissance réciproque. Que veut-on de plus ?

— Puisqu'il en est ainsi, pourquoi n'annoncez-vous pas d'une manière explicite que vous acceptez ce principe ?

— Il revient au Conseil national palestinien, qui se réunira dans un mois environ, de prendre une telle décision ; le Front démocratique que je dirige a l'intention de soumettre un projet de résolution allant dans ce sens. La question, d'ailleurs, fait l'objet actuellement de débats passionnés au sein de toutes les organisations de la résistance et, je ne vous le cache pas, les divergences, tactiques dans la plupart des cas, se manifestent jusqu'à l'intérieur de ces organisations. Or nous tenons à conserver, coûte que coûte l'unité et la cohésion de l'O.L.P.

Le refus israélien

» En l'état actuel des choses, nous préférerions que le Conseil de sécurité adopte la résolution franco-égyptienne ou un texte analogue, auquel nous nous rallierons sans la moindre hésitation. L'avantage d'une décision prise par l'ONU est qu'elle nous permettrait de faire l'économie d'une confrontation au sein de l'O.L.P. et de nous libérer des pressions de certains pays arabes qui misent sur notre intransigeance à des fins égoïstes et inavouables. Elle aurait le mérite encore de donner à notre adhésion un poids international qui neutraliserait le refus israélien. Nous ne voulons pas nous trouver en position de quémandeur, le dos au mur. Nous n'oublions pas que les dirigeants du Likoud, actuellement au pouvoir, tout autant que ceux du parti travailliste dans l'opposition, ont maintes fois déclaré qu'ils ne reconnaîtraient jamais l'O.L.P., ou le droit du peuple palestinien à un Etat indépendant, même si nous devions reconnaître Israël au préalable. La garantie de l'ONU nous est donc indispensable. Et si les Etats-Unis devaient opposer leur veto, nous serions au moins épaulés par les autres membres permanents du Conseil de sécurité. »

Dans le cas où les Nations unies ne voudraient ou ne pourraient pas inciter les deux parties en conflit à se reconnaître mutuellement, M. Yasser Arafat envisage d'insister pour qu'une conférence internationale de la paix soit convoquée. *« Une telle conférence,* explique M. Hawatmeh, *permettrait de contourner l'obstacle. Nous sommes prêts à nous installer autour de la table de négociations face aux représentants du gouvernement israélien, ceux des grandes puissances, la France en tête, et de certains Etats du tiers-monde. Ainsi, la preuve serait faite dans la pratique de notre bonne volonté et on verrait qui, de nous ou des Israéliens, s'oppose à la reconnaissance mutuelle et à la paix. »*

Le secrétaire général du Front démocratique a tenu, en conclusion, à adresser *« un appel au peuple israélien et à tous ceux qui s'opposent à l'expansionnisme et au chauvinisme »*, dans les termes suivants : *« Vos dirigeants sèment la graine de la haine et ne servent pas les intérêts à long terme du peuple israélien ! Ils ne parviendront jamais à nous exterminer ou à étouffer la volonté de notre peuple à conquérir sa liberté et son indépendance. Nous luttons depuis plus de cinquante ans pour cela, et nous ne capitulerons jamais ; toutes les guerres que vos dirigeants mènent n'aboutiront qu'à de nouveaux bains de sang, sans vous assurer pour autant la paix. Leurs méthodes fascistes, engendrées par une mentalité rétrograde d'un autre siècle, sont vouées à l'échec. Je m'adresse tout particulièrement aux quatre cent mille personnes qui ont manifesté à Tel-Aviv et aux autres, qui n'ont pas eu l'occasion de le faire, pour les inviter à rechercher tous ensemble, en notre compagnie, la formule qui garantirait la coexistence pacifique entre nos deux peuples, dans le respect de leurs aspirations et de leurs intérêts respectifs. »*

ÉRIC ROULEAU.

Selon Jérusalem

520 TONNES DE MUNITIONS ONT ÉTÉ SAISIES A BEYROUTH-OUEST

Jérusalem *(A.F.P., A.P.)*. — *L'inventaire officiel des armes et munitions palestiniennes saisies par l'armée israélienne lors de son entrée à Beyrouth-Ouest a été rendu public par le porte-parole militaire israélien. Il comprend, selon lui, 520 tonnes de munitions : des roquettes Katiousha et R.P.G., des missiles antichars et sol-air, 23 chars et véhicules blindés, 5 rampes de lancement mobiles de roquettes Katiousha, 75 rampes de lancement de missiles R.P.G., 220 véhicules (camions et jeeps), 80 canons de tous calibres et des milliers d'articles d'équipement militaire.*

En outre, l'armée israélienne s'est saisie de 5 000 armes individuelles, d'une station d'émission radiophonique et de quantités importantes d'équipement optique à usage militaire. Selon le porte-parole, même après la capture et le transport de ces armes dans les arsenaux israéliens, des informations sur la découverte d'autres arsenaux ont continué à affluer, et le soin de récupérer ces stocks a été confié à l'armée libanaise.

Le communiqué ne fait pas mention de la prise des dossiers et documents de l'O.L.P. Selon la presse israélienne cependant, l'un des objectifs de l'entrée des troupes israéliennes à Beyrouth-Ouest était, à la demande expresse des services de renseignement israéliens, la saisie de ces documents. Deux universitaires français et libanais ont d'ailleurs lancé à leurs collègues israéliens un appel en faveur de la restitution des documents du Centre de recherches palestinien, fondé en 1964, dont les archives ont été déménagées dans des camions israéliens.

Le commandement militaire israélien a, par ailleurs, annoncé, mercredi 29 septembre, que les plaintes concernant les pillages auxquels se seraient livrés les soldats israéliens (vols d'objets de valeur, de vêtements et d'argent dans de nombreux appartements) étaient transmises pour enquête à la police militaire.

L'enquête sur l'assassinat de Bechir Gemayel aurait mis au jour une piste sérieuse

De notre correspondant

Beyrouth. — Tout le petit peuple d'Achrafieh attend de pied ferme son retour. La conviction des bonnes gens du secteur chrétien est faite : Bechir Gemayel n'est pas mort. Le Mossad et la C.I.A. se mêlent — concurrents ou complices — dans sa disparition et sa prochaine réapparition. Celle-ci était attendue pour le 23 septembre, jour de l'investiture présidentielle. Cette date passée, une partie des crédules ont baissé les bras. Mais les autres, encore nombreux, attendent encore...

Curieux phénomène, bien réel, ayant sans doute son origine dans la confusion née de l'hallucination collective qui, deux heures après l'attentat, a fait croire que le jeune président élu s'en était sorti indemne. L'enquête sur son assassinat, quinze jours après l'attentat, serait sur une piste solide, apprend-on de source digne de foi. Menée par ses propres militants des Forces libanaises, elle aurait permis de remonter la filière. Jusqu'à présent les investigations sont entourées d'un épais secret mais ceux qui les mènent assurent que *« tout sera publié quand les preuves auront été réunies »* et que *« cela pourrait ne plus tarder »*.

Si tel devait être le cas, on estime dans les milieux bien informés que, vraisemblablement, les divulgations mèneraient à mettre en accusation *« les Palestiniens »*. Ceux-ci sont en effet — avec les Israéliens, que désigne plutôt l'opinion publique — les principaux accusés potentiels dans cette affaire, les autres hypothèses — les Syriens et M. Soleiman Frangié — paraissant écartées. Or, on voit mal une mise en accusation directe d'Israël par les Forces libanaises.

A propos de l'enquête aussi, les rumeurs fourmillent à Beyrouth-Est. Un officier des Forces libanaises aurait été dégradé par Bechir Gemayel peu avant son assassinat. *« Faux »*, assurent celles-ci. Sept officiers auraient été arrêtés après l'assassinat : *« Faux également. »* Parmi tous les suspects, dix auraient été gardés à vue. Quatre, une femme et trois hommes, notamment un jeune homme habitant l'étage supérieur, dont la famille, à l'exception du père blessé et de la sœur, est pourtant morte, qui ferait l'objet de soupçons sérieux : pas de commentaires à ce sujet.

Les seuls éléments vérifiables sont factuels. Ils permettent la reconstitution suivante du déroulement de l'attentat. Une charge, ayant une puissance explosive de 50 kilos de T.N.T. (et non de 200 à 300 kilos, comme on le disait), d'un poids et d'un volume moindres, a été déposée au deuxième étage, inoccupé, de l'immeuble dont le rez-de-chaussée servait de permanence au parti phalangiste.

Elle a sans doute été introduite dans les vingt-quatre heures précédant l'explosion, puisqu'elle aurait été commandée par une minuterie dont c'était l'autonomie maximum, et non par télécommande. Elle a été placée par un artificier compétent (ou sur ses instructions, et en fonction d'une parfaite connaissance des structures de l'immeuble), de façon à faire s'écrouler les dalles vers le bas, au point précis où s'asseyait habituellement Bechir Gemayel, et non à provoquer une explosion vers le plafond.

LUCIEN GEORGE.

AMÉRIQUES

Etats-Unis

La Chambre des représentants a rejeté de peu une demande de levée de l'embargo sur le gazoduc euro-sibérien

Dans sa première interview accordée depuis sa démission, le 25 juin dernier, et qui devait être diffusée ce jeudi 30 septembre par la chaîne de télévision A.B.C., M. Alexander Haig évoque ses divergences avec les membres de l'administration Reagan et, en particulier, son opposition aux sanctions décidées contre les entreprises participant à la construction du gazoduc euro-sibérien. Imposer des sanctions rétroactives sur un projet conçu dans les années 70 et pour lequel des contrats avaient été signés et des travaux se trouvaient en cours de réalisation « ne pouvait qu'aboutir à de nombreuses tensions internationales », estime l'ancien secrétaire d'Etat.

De notre correspondant

Washington. — Il s'en est fallu de peu, mercredi 29 septembre, que la Chambre des représentants ne s'oppose aux mesures prises par M. Reagan contre le gazoduc euro-sibérien, par deux cent six voix seulement contre deux cent trois, elle a rejeté une motion anti-embargo inspirée par des républicains mécontents.

Une version amendée de ce texte devait être adoptée un peu plus tard par deux cent neuf voix contre cent quatre-vingt-dix-sept. Celle-ci préconise un maintien des sanctions pendant quatre-vingt-dix jours encore. A l'issue de cette période, affirme la Chambre, les sanctions ne doivent être levées que si M. Reagan certifie au Congrès que l'U.R.S.S. ne contraint pas des prisonniers à construire le gazoduc.

On voit mal la Maison Blanche faire une telle fleur au Kremlin... Le vote de la Chambre n'avait d'ailleurs qu'une valeur théorique. Même si le premier texte était passé, le Sénat s'y serait probablement opposé. Et, dans le cas contraire, M. Reagan aurait mis son veto.

Le secrétaire d'Etat, M. George Shultz, avait demandé à la Chambre de reporter le débat, car il devait rencontrer cette semaine, à New-York, ses homologues soviétique et européens. Etait-ce bien le moment, pour le Congrès, d'étaler ses divisions, voire son opposition à l'embargo ? L'argument avait paru valable au speaker (démocrate) de la Chambre des représentants. Mais, paradoxalement, c'est le chef de la minorité républicaine, M. Robert Michel, qui a provoqué le débat. Il faut dire que sa circonscription de l'Illinois, souffrant d'un taux de chômage de 16 %, est particulièrement touchée par l'embargo : elle abrite le siège de Caterpillar, une firme qui a dû licencier beaucoup de monde après s'être vu interdire l'exportation de matériel pour le gazoduc.

D'autres sociétés américaines sont touchées, notamment General Electric, Dresser, Baker International, Smith International et Cooper Industries. Selon un chiffre officiel, l'embargo devrait les priver de 850 millions de dollars de ventes. Même si, pour le moment, ce sont surtout leurs filiales étrangères qui en font les frais, elles craignent pour leur crédibilité. Le président de l'Association nationale des industriels, M. Alexander Trowbridge, déclarait en août à une commission du Congrès : *« Les mesures prises par l'administration sont confuses, contradictoires et contreproductives. Elles ont des implications à long terme pour la compétitivité internationale des Etats-Unis. »*

Mais c'est au court terme que pensent les deux cent trois représentants qui ont voté mercredi contre l'embargo. Ils ne se préoccupent ni de la détente internationale ni de la division des alliés occidentaux, mais des pertes d'emplois dans leur circonscription. Le chômage est le souci principal des Américains en ce moment. Comment ne serait-il pas celui de leurs représentants à un mois des élections du 2 novembre ? Quelles que soient les raisons du vote de mercredi, il reste que près de la moitié de la chambre des représentants est opposée à l'embargo sur le gazoduc. Toujours très attentive aux humeurs du Congrès, la Maison Blanche devra bien, tôt ou tard, en tirer la leçon et trouver une porte de sortie.

ROBERT SOLÉ.

● *Les dépenses du Pentagone pour l'utilisation militaire de l'espace* augmenteront au cours des cinq prochaines années de plus de 10 % par an en valeur réelle, a indiqué M. Edward Aldridge, sous-secrétaire à l'armée de l'air, dans une interview publiée, mercredi 29 septembre, par le *New York Times*. Cette mesure, avec laquelle le budget du Pentagone pour l'espace dépassera pour la première fois celui de la NASA, serait justifiée par la nécessité de moderniser le réseau de satellites militaires de communications, de développer des armes anti-satellites et de financer le programme militaire de la navette spatiale, estime M. Aldridge.

EUROPE

Allemagne fédérale

Les principaux ministres libéraux retrouveraient leur portefeuille dans le futur cabinet de M. Kohl

La « destitution » du chancelier Schmidt le 1er octobre par le Bundestag ne fait désormais plus de doute. Chrétiens-démocrates et libéraux tablent sur une majorité de dix voix. Le cabinet Kohl serait connu le 4 octobre, et il semble acquis que les ministres libéraux démissionnaires y retrouveront leurs portefeuilles, notamment M. Genscher aux affaires étrangères et M. Lambsdorff aux finances.

Notre envoyée spéciale expose ici les grandes lignes du programme du nouveau gouvernement, qui entend éviter de rompre le consensus allemand.

De notre envoyée spéciale

Bonn. — « *Un putsch ? Vous avez déjà vu une Constitution qui prévoit la possibilité d'un putsch ? Le chancelier n'avait plus de majorité. Il ne pouvait plus gouverner. Or la République fédérale a besoin d'un gouvernement. C'est pourquoi nous utilisons l'article 67 de la Constitution.* » M. von Thiesenhausen, le porte-parole de la C.D.U., manque d'arguments convaincants lorsqu'on lui demande si la procédure, pour constitutionnelle qu'elle soit, lui paraît être aussi la plus démocratique.

Des élections n'auront lieu que le 6 mars, explique-t-il, « *parce qu'il nous paraît plus juste que les électeurs jugent sur pièces du programme et du gouvernement qui leur sont proposés, plutôt que d'organiser une consultation maintenant où ils ne sauraient pas qui veut quoi* ». Ce que veut la nouvelle coalition a été exposé mardi dans un texte qui aurait pu constituer pourtant une plate-forme électorale.

Les jeux, en tout cas, sont faits, et le chancelier Schmidt sera destitué vendredi au profit de M. Kohl, qui devrait disposer au Bundestag d'une majorité de dix voix. On devrait connaître lundi la composition du futur gouvernement. « *Nous souhaitons que toutes les tendances des trois formations soient représentées* », affirme M. von Thiesenhausen « *y compris la gauche du F.D.P.* ». Ce qui est peu probable, étant donnée la façon dont l'a traitée ces derniers jours M. Strauss et l'état d'esprit dans lequel elle se trouve : le secrétaire général du parti libéral, M. Verheugen, a donné sa démission mercredi.

Il est déjà quasi certain que trois des ministres libéraux qui ont démissionné le 17 septembre retrouveront leur poste : M. Genscher les affaires étrangères, M. Lambsdorff l'économie et M. Ertl l'agriculture. *Pour la C.D.U.*, M. Stoltenberg (ministre président du Land de Schleswig-Holstein qui avait échoué en 1980 face à M. Strauss pour la candidature à la chancellerie) serait aux finances ; M. Blüm (ancien syndicaliste et sénateur pour les affaires sociales à Berlin-Ouest) au travail, et Mme Olga Vez à la famille. Il semble également acquis que le ministère de l'intérieur reviendra à M. Zimmermann, de la C.S.U.

Restent des inconnues : la rumeur publique disait mercredi que le ministère de la défense pourrait être attribué au candidat chrétien-démocrate malheureux aux élections de Hesse, M. Dregger, et non plus, comme on le pensait, à l'expert de la C.D.U. pour les questions de défense, M. Wörner. On ignore également combien de portefeuilles seront attribués respectivement à la C.S.U. bavaroise et au F.D.P.

« *Le programme que nous avons mis au point se veut réaliste* », déclare le porte-parole de la C.D.U. « *Notre but n'était pas de proposer des changements révolutionnaires* ». On peut toutefois s'attendre à un virage assez net dans certains domaines, celui de la politique intérieure notamment, surtout si le ministère revient à un membre de la C.S.U.

« *L'intégration des étrangers vivant en R.F.A. avec leur famille depuis plusieurs années reste un devoir important de la politique intérieure* », dit le programme de gouvernement. Mais il ajoute immédiatement qu'une série de mesures seront prises pour faciliter financièrement le retour dans leur pays des étrangers.

M. von Thiesenhausen ajoute qu'il n'est pas question pour le futur gouvernement d'amender la loi sur les interdictions professionnelles, comme l'envisageait le précédent ministre de l'intérieur, M. Baum.

Changement de ton à l'extérieur

Dans le domaine de la politique étrangère, on peut se demander si le retour de M. Genscher comme chef de la diplomatie assurera la continuité dont se réclame le programme mis au au point par les trois formations. Le texte affirme la fidélité de la nouvelle coalition à certaines options fondamentales : adhésion « *sans réserve* » aux positions de l'alliance atlantique en faveur d'une défense efficace, respect des traités avec les pays de l'Est, politique de détente et de dialogue. Certains acquis de la politique étrangère allemande depuis treize ans sont irréversibles.

La nouvelle coalition aura-t-elle la volonté de défendre la politique de détente, parfois contre les États-Unis ? La C.D.U. observe sur ce point un flou prudent. Pas question, dit-on, de suivre l'embargo américain à propos du gazoduc sibérien : « *Nous n'en avons pas décidé la construction mais nous nous refusons à rompre des contrats déjà signés avec l'Union soviétique.* »

Mais alors, en quoi consiste le rétablissement de « *relations privilégiées* » avec les États-Unis ? « *Sur le plan humain*, répond le porte-parole de la C.D.U., *il y aura naturellement un changement. Nous ne reproduirons pas l'arrogance et les erreurs de comportement du chancelier Schmidt. Je ne dis pas que sur le problème de fond, celui de la fidélité à l'alliance atlantique, le chancelier Schmidt ait jamais eu une attitude négative, mais il y en a eu dans son parti chez tous ceux qui situent la République fédérale à égale distance entre les États-Unis et l'Union soviétique.* »

Le porte-parole de la C.D.U. rappelle que la R.F.A. vit pour 40 % de ses exportations, et que tout ce qui pourrait les compromettre serait « *suicidaire* ». Le ton cependant va se durcir à l'égard des pays de l'Est en général, et de la R.D.A. en particulier. Les avantages économiques que la R.D.A. tire de ses rapports avec la République fédérale devront être « *mieux compensés* » par des avantages sur le plan humanitaire pour les Allemands de l'Est. Le futur gouvernement entend, notamment, lier la reconduction des accords Swing (les crédits à Berlin-Est) à la réduction du taux de change imposé aux Allemands de l'Ouest se rendant en R.D.A.

La visite que devait effectuer M. Honecker en R.F.A., cette année, paraît dans ce contexte compromise. Pas de changement de cap donc dans la politique à l'Est, mais un changement de ton qui pourrait en fait être lourd de conséquence.

D'autre part, le texte souligne, comme pour réparer un oubli, l'importance que la future coalition attache aux rapports avec la France sur la base des accords franco-allemands. M. Mitterrand rencontrera donc, fin octobre, M. Kohl dans le cadre de ces accords. Il est difficile de prévoir pour l'instant dans quelle mesure une attitude plus bienveillante du gouvernement de Bonn à l'égard du gouvernement américain pourrait ternir, sur le plan politique, les relations avec Paris. On affirme en tout cas qu'elle n'aura pas de conséquences sur les relations économiques avec la France, premier partenaire commercial de la R.F.A.

En matière économique, l'accord de gouvernement est infiniment moins sévère que les mesures qu'avait préconisées, il y a quelques semaines, le ministre de l'économie, M. Lambsdorff, et qui avaient déclenché la crise. L'objectif est avant tout de relancer les investissements privés. « *On ne peut pas*, dit le porte-parole de la C.D.U., *créer des emplois par décret. Ce sont les entreprises qui les créent en investissant, à condition qu'elles aient confiance et qu'elles ne redoutent pas, à tout moment, qu'une loi imbécile vienne les priver du bénéfice de ces investissements.* »

L'augmentation d'un point de la T.V.A., l'emprunt obligatoire pour les hauts revenus seront destinés à l'investissement. On ne prétend pas régler le problème de l'endettement, mais quelques économies seront réalisées, notamment par le freinage de certaines dépenses sociales et un ralentissement des salaires dans la fonction publique contre lequel les syndicats de fonctionnaires se sont vigoureusement élevés, dès mercredi.

Les partis démocrates-chrétiens ont tiré les leçons des expériences Thatcher et Reagan, et savent qu'ils n'ont aucun intérêt à déclencher la guerre avec les syndicats en pratiquant par exemple des coupes sombres dans le budget social. Ces partis, en outre, ne sont pas exclusivement conservateurs. Ils étaient la composante populiste, dans une certaine mesure, de la tradition d'un mouvement social-chrétien et le langage de la droite qui dit gouverner au centre. Il n'est donc pas question qu'ils provoquent la rupture du fameux consensus allemand, d'autant moins que s'ouvre en R.F.A. une période pré-électorale.

CLAIRE TRÉAN.

Querelles de légitimité

(Suite de la première page.)

Le danger le plus immédiat cependant, c'est que ces groupes agissent sans même attendre les encouragements de partis politiques, que ce soit pour s'accrocher à des privilèges ou parce que le gouvernement et les partis qui le soutiennent aient négligé une autre constatation parfaitement pertinente faite par Jacques Chirac dans le même texte :

« *Qu'un pouvoir soit légalement en place ne signifie pas qu'il soit sans frein ni sans limite... La majorité doit avoir assez de scrupule pour ne pas prétendre avoir reçu du peuple un blanc-seing que celui-ci, à l'évidence, n'a pas entendu lui donner...* »

En Allemagne, le débat sur la légitimité est d'abord d'ordre institutionnel. C'est Helmut Schmidt qui l'a lancé en cherchant à obtenir la dissolution du Bundestag : le parti libéral est-il en droit de renverser ses alliances sans avoir reçu un nouveau mandat de ses électeurs ? Constitutionnellement, la réponse est affirmative. La procédure du vote de défiance constructif a même été expressément prévue pour désigner au chancelier en place un successeur appuyé sur une nouvelle majorité comprenant une partie de l'ancienne. Et la critique de Schmidt passe trop sous silence le précédent de 1966, où le parti chrétien-démocrate a précisément permis aux socialistes, ses adversaires du combat électoral de l'année précédente, de revenir au pouvoir pour la première fois depuis 1930.

Mais la légitimité, c'est aussi une crédibilité. Notamment lorsque tout un système institutionnel est en cause. La IIIe et la IVe République ont vu leurs citoyens se détacher d'elles, notamment parce qu'ils se sentaient trahis par un jeu d'alliances successives et contradictoires pourtant parfaitement légal. En 1939, la majorité au pouvoir n'avait guère de ressemblance avec celle qu'avait légitimée l'élection « Front populaire » de 1936. De 1946 à 1951, même changement. Et le gouvernement Mollet, formé en février 1956, ne correspondait vraiment pas à l'alliance affirmée pendant la campagne électorale !

Or le parti libéral allemand n'a même pas l'excuse de l'impossibilité de former une majorité sans infidélité aux engagements pris devant les électeurs. Des engagements qu'il avait voulus, voici deux ans, particulièrement solennels : non, il ne serait plus le parti de l'aller-retour entre les deux grands ; voter pour lui, ce serait voter pour une solide coalition avec le S.P.D. A-t-il alors le droit moral de changer d'alliance sans une nouvelle légitimation électorale ? Les électeurs de Hesse la lui ont spectaculairement refusée dimanche dernier. Mais pouvaient-ils se substituer au corps électoral dans son ensemble ? C'est la querelle du lendemain.

Ce n'est pas la seule. En effet, de nouvelles élections législatives risquent de provoquer une autre perte de crédibilité, donc de légitimité, du système institutionnel, donc de la démocratie parlementaire : si à Bonn comme à Hambourg et à Wiesbaden, le tiers-parti refuse le jeu des alliances, si les alternatifs en situation d'arbitrage refusent d'arbitrer, le blocage pourrait avoir des effets aussi dangereux pour la démocratie que le discrédit initial d'un gouvernement appuyé sur un petit groupe en voie de décomposition.

Les enjeux du débat allemand sont donc dans l'immédiat plus graves que ceux de la querelle française. A plus long terme, il s'agit de savoir dans l'un et l'autre pays quelle est la capacité de résistance aux effets sociaux d'une crise économique prolongée d'un système politique fondé sur le pluralisme et l'alternance décidée par élections.

ALFRED GROSSER.

Grande-Bretagne

Le congrès du Labour adopte le principe du désarmement nucléaire unilatéral

De notre envoyé spécial

Blackpool. — Les travaillistes ont confirmé, le mercredi 29 septembre, à leur congrès de Blackpool leur prise de position antérieure en faveur du désarmement nucléaire unilatéral. Mais, pour la première fois, ils l'ont fait à la majorité des deux tiers, qui, en principe, transforme une simple décision de congrès en un article du programme fondamental du parti. Toutefois, une forte majorité a repoussé une demande de sortie de l'alliance atlantique.

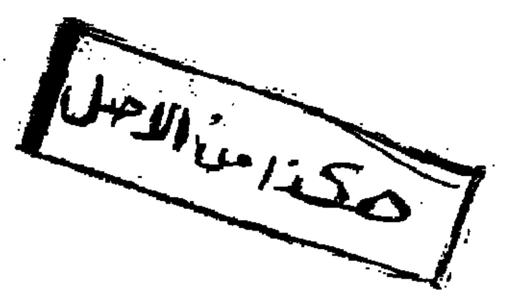
Quatre millions neuf cent mille mandats contre un million neuf cent mille ont approuvé la motion en faveur du désarmement nucléaire unilatéral, soutenue par la direction du Labour. Cette motion indique que « *le désarmement unilatéral de la Grande-Bretagne sera une initiative vitale conduisant à un désarmement multilatéral dans le monde entier* ». Elle s'oppose au remplacement des fusées Polaris de la force britannique de dissuasion par des Trident, comme le prévoit le gouvernement conservateur, ainsi qu'au déploiement des missiles de croisière.

Elle demande la fermeture de toutes les bases nucléaires américaines ou britanniques sur le sol ou dans les eaux territoriales de la Grande-Bretagne. Elle s'oppose au déploiement de toute arme biologique ou chimique, elle propose enfin le démantèlement de l'industrie de l'armement et la définition avec les syndicats d'un programme de reconversion de cette industrie afin de recycler les salariés qui perdront leur emploi.

Le congrès s'est prononcé en même temps pour le « *développement de la défense non nucléaire de la Grande-Bretagne* » — ce qui semble impliquer qu'un éventuel gouvernement travailliste donnerait la priorité à l'armement conventionnel — et il a chargé le conseil national exécutif de veiller à ce que l'engagement en faveur du désarmement unilatéral soit expressément contenu dans le programme électoral du parti.

C'est bien là que le bât blesse, car le conseil national exécutif, qui définira le programme électoral avec le « cabinet fantôme », est maintenant dominé par une droite qui considère avec un certain scepticisme le désarmement unilatéral. M. Foot lui-même, qui en est personnellement un partisan convaincu, s'est gardé d'y faire explicitement référence dans son discours au congrès (*le Monde* du 30 septembre). Quels que soient les sentiments généreux des militants, il est probable qu'un gouvernement travailliste se montrerait plus prudent dans la définition de sa politique militaire.

DANIEL VERNET.



EUROPE

Pologne

Le scénario de la dissolution de Solidarité semble prêt

Varsovie *(A.F.P.-A.P.)*. — Le scénario de la dissolution de Solidarité semble se préciser chaque jour un peu plus et le syndicat indépendant pourrait être privé d'existence juridique dans le courant du mois d'octobre. Les autorités qui hésitaient depuis plusieurs mois à franchir ce pas par crainte des réactions de la population ont apparemment opté pour une formule évitant de prononcer une dissolution formelle.

L'opération devrait en effet se réaliser par le biais de l'adoption d'une loi sur les syndicats qui rendrait *ipso facto* caduques les dispositions qui avaient permis en novembre 1980 l'enregistrement de Solidarité. Au eindemain des accords de Gdansk, et dans l'attente des nouvelles dispositions législatives qu'ils impliquaient, le gouvernement et les syndicalistes s'étaient mis d'accord sur une procédure provisoire qui donnait, par décret du Conseil d'Etat, pouvoir au tribunal de Varsovie de conférer une existence juridique au syndicat. Il était entendu que le Parlement devrait par la suite adopter une nouvelle législation qui avait donné lieu à de longues et difficiles négociations entre le pouvoir et les syndicalistes.

Ce texte, prêt depuis le printemps 1981 et que le gouvernement n'avait néanmoins jamais présenté devant la Diète, devrait l'être maintenant dans les semaines à venir — peut-être dès le 8 octobre, — mais dans une version amendée qui *« empêchera »*, selon l'agence officielle PAP, *« tout retour à la situation d'avant le 13 décembre 1981 »*, autrement dit, puisqu'il s'agit-là de la date du coup d'Etat, toute existence de Solidarité. Cette procédure rendant caduc l'enregistrement de Solidarité *« délégaliserait »* sans le dire, mais définitivement, l'organisation de M. Walesa qui n'est que *« suspendue »* à l'heure actuelle.

Cette perspective, à laquelle une intense campagne de la presse officielle essaie de préparer l'opinion pour amortir le choc, inquiète évidemment les syndicalistes, mais aussi l'Eglise dont le primat a, d'ores et déjà, annoncé qu'il demanderait, si Solidarité venait à être dissout, qu'il soit rétabli dans *« sa forme actuelle »*. Devant un groupe de journalistes américains qu'il recevait à l'occasion du voyage aux Etats-Unis qu'il entreprendra le 14 octobre, Mgr Glemp a ajouté qu'il craignait que *« la dissolution de Solidarité ne donne lieu à des événements très dangereux »* et qu'il était *« très peu probable »* que la future loi syndicale soit de nature à satisfaire les aspirations du monde ouvrier. Le primat, qui a rappelé, à cette occasion, les revendications de l'Eglise sur la réactivation des syndicats, la libération des détenus et la recherche d'un compromis politique, a encore indiqué que la date de la visite que devrait faire Jean-Paul II dans son pays n'était pas encore connue.

La répression, qui connaît un regain marqué depuis les manifestations du 31 août, se poursuit pendant ce temps. De lourdes peines de prison sont prononcées contre les manifestants, et l'on a appris récemment la condamnation, en juillet, du vice-président de Solidarité, M. Krupinski, à trois ans et demi de détention et l'arrestation, le 30 août, de Mme Walentynowicz, membre du présidium du syndicat. Mme Walentynowicz, qui avait été libérée au début de l'été de son centre d'internement, aurait été conduite, selon des sources syndicales, à la prison de la rue Rakowiecka à Varsovie, où elle serait soumise sur ordre du parquet à des examens psychiatriques.

A Gdansk, l'anniversaire de M. Walesa, qui a eu trente-neuf ans le 29 septembre, a été marqué par une messe célébrée à l'église Sainte-Brigitte, proche du chantier Lénine, à laquelle ont pris part plusieurs milliers de personnes. A l'issue de l'office, la police aurait fait usage de canons à eau pour disperser la foule, qui avait entonné, bras levés pour le « V » de la victoire, l'hymne patriotique *Dieu sauve la Pologne.*

AFRIQUE

UN ENTRETIEN AVEC LE CHEF D'ÉTAT ZAIROIS

Le président Mobutu entend tirer un bénéfice diplomatique important de la réunion à Kinshasa du sommet franco-africain

Gbadolite. — La capitale du Zaïre s'apprête à accueillir début octobre, à l'occasion du neuvième sommet franco-africain, la plus importante réunion panafricaine de l'année. Outre les dix-neufs Etats membres, dont la France, une trentaine de délégations ont été invitées par le Zaïre et il n'est pas impossible que les discussions en marge de la conférence contribuent à dénouer la crise que traverse l'Organisation de l'unité africaine dont le sommet ordinaire n'a pas pu se tenir cette année, début août à Tripoli, faute d'un quorum des deux tiers. Il est d'ailleurs probable que le sommet de Kinshasa, les 8 et 9 octobre, réunira davantage de délégations africaines que la conférence de Tripoli, à laquelle le Zaïre, *comme de nombreux* autres Etats francophones, avait refusé de participer.

De notre envoyé spécial

Pour le président Mobutu, que nous avons rencontré dans sa ville natale de Gbadolite, le bénéfice diplomatique pourrait être d'autant plus intéressant que le Zaïre est le seul Etat africain, à l'exception de l'Egypte, à avoir renoué, en juillet, des relations diplomatiques avec Israël. Tout en rappelant que ce sommet franco-africain se placera d'abord *« sous le signe de l'action que mène la France dans le cadre de la coopération Nord-Sud »*, le président Mobutu reconnaît que la conférence de Kinshasa sera *« le plus important sommet réuni sur le continent cette année après l'échec de Tripoli »*. *« On n'en tire pas prétexte au Zaïre pour se vanter car c'est dans l'ordre des choses »*, ajoute-t-il.

Le quorum n'avait pu être réuni à Tripoli, parce que plus d'un tiers des Etats membres de l'O.U.A. avaient refusé l'admission de la R.A.S.D. (République arabe sahraouie démocratique) au sein de l'organisation panafricaine. *« Cet Etat entre guillemets se dit arabe, mais il n'est pas membre de la Ligue arabe, dont même l'O.L.P. est membre, et on nous l'a imposé, en fait, pour nous empoisonner l'existence »*, juge, à ce propos, M. Mobutu. Il affirme, cependant, qu'il était prêt à envoyer une délégation au début août à Tripoli.

« Mais, fin juillet, quand j'étais à Montreux, j'allais signer les pouvoirs de ma délégation quand j'ai entendu, à la radio, que mon frère et ami Kadhafi, à l'occasion d'un banquet en l'honneur du président Machel, avait déclaré que les chefs d'Etat qui n'assisteraient pas au sommet étaient achetés par les Etats-Unis et, pire, qu'il en avait les preuves écrites. C'était inadmissible. J'ai refusé d'envoyer une délégation à Tripoli », explique-t-il.

Cela dit, il entend être *« fidèle à la parole donnée »* (son vote de juin 1981, à Nairobi, en faveur du sommet de Tripoli) et se rendre à un sommet — *« ordinaire et non extraordinaire »*, souligne-t-il — dans la capitale libyenne. *« J'ai dit que je viendrai, R.A.S.D. ou pas. Mais je partirai si la R.A.S.D. est présente »*, dit-il. Sans trop l'avouer ouvertement, il espère que les échanges de vues à l'occasion du sommet franco-africain, couronneront une série de rencontres menées depuis plusieurs semaines par les Etats africains en dégageant un consensus en faveur d'un sommet panafricain avant la fin de l'année. *« C'est une question de volonté politique. Nous devons avoir un sommet de l'O.U.A., et nous allons prouver que nous ne sabotons pas l'O.U.A. »*, souligne-t-il.

Il relève l'intérêt que la crise de l'O.U.A. a donné à la conférence de Kinshasa. Le président Dos Santos d'Angola a annoncé sa venue, et M. Mobutu n'exclut pas celle du président Machel. En tout état de cause, à commencer par la Tanzanie, — qui sera présente, comm elors du précédent sommet de Paris, au niveau ministériel, — la participation, en tant qu'observateurs, de plusieurs Etats de la « ligne de front », chargés par l'O.U.A. de négocier un règlement namibien, sera l'occasion d'échanges de vue avec les Etats francophones, que les diplomates en poste à Kinshasa ne seront pas les derniers à suivre avec un « vif intérêt », selon la formule de l'un d'entre eux. Dans le cas de la Namibie, la « ligne de front » a besoin du soutien unanime de l'Afrique pour appuyer une solution qui, quoi qu'il arrive, sera fatalement un compromis controversé.

Une poignée de main « historique »

La conférence franco-africaine devrait, en outre, ouvrir une nouvelle page dans les rapports franco-tchadiens, avec une poignée de main « historique » — et qui ne manquera pas d'intérêt — entre le chef d'Etat français et M. Hissène Habré. Ce dernier, après le « ralliement » du Sud à sa cause, a été l'invité, les 11 et 12 septembre, du président Mobutu à Kinshasa, où les honneurs dus à un chef d'Etat lui ont été réservés. M. Mobutu, qui le rencontrait pour la première fois, a visiblement été impressionné. *« Le Tchad*, dit-il, *a un chef et un gouvernement d'union nationale. On assiste à la mise en place de structures nouvelles. M. Hissène Habré a à peu près les mêmes idées que moi. »*

Aurait-on pu faire l'économie de l'intervention, fort onéreuse pour le Zaïre, qui a envoyé pendant huit mois un bataillon sur place d'une force interafricaine de paix après le retrait du Tchad, en novembre 1981, du corps expéditionnaire libyen ? Le président Mobutu se garde, dans sa réponse, de mettre en cause l'appui longtemps offert par Paris à M. Goukouni Oueddei *« Depuis le retrait libyen*, explique-t-il, *tout ce qui s'est fait a permis au Tchad, bon gré mal gré, d'avancer. »* Autrement dit, il se félicite de constater que M. Hissène Habré *« veut de bons rapports avec la France »*, le sommet franco-africain de Kinshasa permettant, ainsi, d'ouvrir une nouvelle page dans les relations entre Paris et N'Djamena.

Dernier point — et non le moindre, — la présence de M. Mitterrand à Kinshasa constituera une nouvelle assurance pour un régime peu estimé dans les rangs socialistes français, et dont le programme électoral du P.S. avant *le scrutin présidentiel de mai 1981* avait dénoncé les méthodes. Déjà, M. Mobutu avait été le principal bénéficiaire d usommet de Paris, dont il avait présenté l'« appel » à la presse. Ceux qui doutaient encore, à cette époque, d'un voyage à Kinshasa de M. Mitterrand auront eu tort.

C'est une version que l'intéressé lui-même conteste tranquillement : *« Mes bons rapports avec la France ne remontent pas au dernier sommet africain. J'ai été le dernier chef d'Etat à être reçu par de Gaulle, le 27 mars 1969, soit un mois jour pour jour avant sa démission. Depuis lors, je n'ai jamais vu un chef d'Etat français faire moins que le précédent à l'égard de mon pays. Pompidou m'avait dit un jour, à propos de l'importance du Zaïre sur l'échiquier international : « Aider le Zaïre, c'est s'aider soi-même ». Mes relations avec Valéry Giscard d'Estaing étaient connues de tout le monde. A propos des socialistes français, il faut comparer ce qui se fait avec ce qu'ils disent. Je vais vous donner un exemple. Sou sV.G.E., Paris nous avait donné deux mille tonnes de blé et il avait fallu affréter un bateau zaïrois pour aller les chercher. Avec Mitterrand, c'est un navire français qui nous a livré les grains. »*

La réunion, à Rotterdam, du « Tribunal des peuples » *(le Monde* du 23 septembre) ne l'émeut pas outre mesure : *« Je vous rappellerai ce que de Gaulle disait, à ce sujet, que c'est un tribunal qui n'a pas de légitimité. On s'agite pour rien, pour tenter de faire capoter le sommet. C'est de l'intoxication pure et simple. Je n'ai pas commis de crimes de ce genre »*. En tout cas, s'irritant de ce type de pressions — comme il avait dénoncé les critiques de certains parlementaires américains, — il ne semble pas songer, dans l'immédiat, à amnistier les treize parlementaires condamnés, voilà trois mois, à quinze ans de travaux forcés pour avoir créé un deuxième parti politique.

« Ils regardent la télévision, dit-il à leur propos, *et leurs épouses leur apportent à manger. Je les avais pratiquement amnistiés en novembre, bien avant le procès, mais ils ont persisté. Une amnistie pourra peut-être intervenir un jour mais pas pour le moment »*, dit-il. Dans son entourage, on s'étonne d'ailleurs que l'opinion étrangère fasse un cas « particulier » de ces *« treize condamnés de droit commun »* sur les *« quinze mille »* internés au Zaïre.

Une facture élevée

Se rendant compte que les circonstances l'aidaient, le président Mobutu a beaucoup investi dans un sommet dont la facture, d'ailleurs, sera élevée. On parle à Kinshasa d'un coût de quelque soixante millions de zaïres (soit, au taux officiel, à peu près autant de francs), ce qui constitue un sérieux sacrifice pour un Etat dont la dette extérieure a franchi le cap des 5,2 milliards de dollars, dont le plan de redressement financier, dressé par le F.M.I., a été suspendu en novembre 1981, et qui, depuis mars de cette année, ne peut plus procéder à des remboursements de dettes faute de devises.

En prévision de cette fête, — la conférence la plus importante depuis 1968 au Zaïre, — Kinshasa a fait un brin de toilette. Les chaussées des artères qu'emprunteront les cortèges officiels ont été refaites, et leurs lampadaires remis en état de fonctionner. Reservés aux chefs d'Etat, les pavillons de la cité de l'O.U.A., vieille de quinze ans, ont été restaurés et leur gestion a été confiée à une entreprise privée, l'aéroport international de N'Djili, dont l'aire étroite de parking pose des problèmes de sécurité, a été « réorganisé » et doté, par les Français, de spots lumineux neufs.

En ville, la réfection du vaste Palais du Peuple — don de la Chine populaire et siège de la conférence — a été entreprise, au même titre que celle du palais de marbre, résidence des hôtes de marque, réservé à M. Mitterrand. Pour convoyer les chefs de délégation, le parc automobile de la présidence s'est enrichi d'une quinzaine au moins de limousines Mercedes. Aux frais du contribuable Français cette fois, Paris a investi quelques millions de francs dans un léger reseau de communication à la disposition des délégations et de la presse. Cette précaution semblait d'autant plus indispensable que non seulement il n'y a pas d'annuaire téléphonique au Zaïre depuis 1971, mais que le réseau téléphonique y est si défectueux que, même à Kinshasa, milieux d'affaires, haute administration et missions diplomatiques ont dû se doter de relais talkies-walkies.

Sûrement plus habile diplomate que bon gestionnaire, M. Mobutu ne manquerait pas cette occasion de redorer son blason. La « lassitude du pouvoir » ? La question l'étonne, comme s'il ne se l'était jamais posée. La « solitude du pouvoir » ? Visiblement, il ne comprend pas. Il se considère comme le « pacificateur » et « l'unificateur » du Zaïre. Au stade actuel, dit-il, sa *« démission n'arrangerait rien »*, et il n'y songe absolument pas. *« Il faut faire que les choses se dessinent »*, dit-il. Pour lui, le sommet Franco-Africain de Kinshasa — à la consonance un peu anachronique, du moins aux yeux des paystiers, — devait marquer une date et il s'emploie à ce qu'il en soit ainsi. soit ainsi.

JEAN-CLAUDE POMONTI.

ASIE

Birmanie

Des insurgés karens ont attaqué la radio-télévision à Rangoon

De notre correspondant en Asie du Sud-Est

Bangkok. — Un groupe de cinq insurgés karens ont attaqué mardi soir 28 septembre à Rangoon les locaux de la radio-télévision et un poste de police, vient d'annoncer la radio birmane. Au cours de ce raid et de la fusillade qui a suivi, deux policiers ont été tués ainsi que deux assaillants qui s'étaient réfugiés dans la résidence de l'attaché commercial adjoint français. Dix-neuf personnes, dont huit civils, ont été blessés. Les trois autres maquisards ont été arrêtés dans un foyer pour chrétiens, où, selon des sources officielles, d'importantes quantités d'armes et de munitions auraient été saisies.

Ce groupe de guérilleros, équipés de fusils automatiques et de lance-grenades, était conduit, selon les mêmes sources, par un dénommé Manh Ngwe Aung, condamné à mort en 1977 pour avoir participé à une tentative d'assassinat contre le général Ne Win, alors président de la République. Il avait bénéficié, en mai 1980, de l'amnistie générale. Il avait ensuite rejoint les rangs de la résistance karen.

C'est la première fois depuis sept ans qu'un incident aussi grave a lieu à Rangon. L'agence de presse birmane avait indiqué, *au début de cette année*, que des éléments karens avaient saboté une voie ferrée près de Moulmein, dans le sud du pays, provoquant le déraillement d'un train et la mort de trois voyageurs. En août 1981, lors du quatrième congrès du Parti du programme socialiste, U San Yu, alors secrétaire général et aujourd'hui président du Conseil d'Etat et de la République, avait affirmé que *« l'élimination totale de la rébellion »* était une tâche prioritaire.

Il avait cependant soutenu que *« les rebelles sont maintenant confinés dans quelques régions frontalières seulement, grâce aux moyens diplomatiques, politiques et militaires utilisés »*.

Malgré tout, le gouvernement birman a du mal à rétablir, sur l'ensemble du pays, une autorité que lui contestent le parti communiste Drapeau blanc, qui alignerait dix ou douze mille hommes, entraînés et équipés par la Chine, et de nombreuses minorités ethniques, dont les Karens. Celles-ci sont, pour la plupart, rassemblées, depuis 1976, au sein d'un Front national démocratique, mais n'ont jamais pu monter d'opérations militaires conjointes car leurs bases sont éloignées les unes des autres. Les Karens prétendent contrôler un tiers de l'« Etat karen », situé le long de la frontière thaïlandaise, et évaluent leurs forces à dix mille hommes. Lors de la dernière saison sèche, ils avaient réussi à repousser plusieurs offensives gouvernementales.

Les Karens ont créé un gouvernement provisoire que préside le général Bo Mya. Ils se battent pour obtenir *« une très large autonomie au sein d'un Etat fédéral et le droit pour les républiques qui composeront ledit Etat de faire ultérieurement sécession »*. Ils tirent leurs ressources d'une taxe de 3 % sur les recettes du marché, dont ils frappent les produits qui, de Bangkok à Rangoon, transitent à travers leur territoire. Ainsi est alimenté leur trésor de guerre. Une guerre oubliée, qui dure déjà depuis trente-trois ans...

JACQUES DE BARRIN.

AVANT LE DÉBAT SUR LE CAMBODGE

Hanoï et Phnom-Penh sont sans illusions sur leurs chances de faire chasser les Khmers rouges de l'ONU

A la veille du discours que devait prononcer, ce jeudi 30 septembre, devant l'Assemblée générale des Nations unies, le prince Sihanouk, président de la coalition du Kampuchéa démocratique, le ministre vietnamien des affaires étrangères, M. Nguyen Co Thach, a nié, au cours d'une conférence de presse, avoir déclaré au président Roumain M. Ceausescu, que son gouvernement serait à la recherche d'une solution lui permettant d'évacuer le Cambodge sans perdre la face.

M. Thach, qui profite de son séjour à New-York pour avoir une série d'entretiens diplomatiques avec les représentants de la France, de l'Autriche, de l'Inde et des pays de l'ASEAN (Association des nations d'Asie du Sud-Est), a ajouté que son pays refusait toute conférence internationale sur le Cambodge tant que le Kampuchéa démocratique siégerait à l'ONU, nous câble notre correspondante, Nicole Bernheim. Il s'est aussi déclaré opposé à une neutralisation du Cambodge à moins qu'une neutralisation de toute l'Asie du Sud-Est ne soit envisagée.

Pour sa part, le prince Sihanouk a déclaré que les résistants khmers avaient besoin de ravitaillement et d'armes, mais qu'il n'avait pas l'intention de « mendier » auprès des Américains. Le prince et M. Son Sann s'entretiendront, le 8 octobre, à Washington avec le vice-président Bush.

De notre correspondant en Asie du Sud-Est

Bangkok. — Les responsables de Phnom-Penh, comme ceux de Hanoï, attendent sans illusions le vote des Nations unies, qui, pour la quatrième année consécutive, refusera de faire droit à leur requête : chasser de l'ONU les Khmers rouges, dissimulés aujourd'hui derrière la façade d'un gouvernement de coalition, à l'intérieur duquel ils cohabitent avec les partisans du prince Sihanouk et de M. Son Sann. *« L'ONU peut encore se tromper une fois en laissant les polpotiens occuper le siège du Cambodge, mais le courant actuel est irrésistible »*, a prévenu M. Hun Sen, ministre des affaires étrangères du régime provietnamien.

A tout prendre, mieux vaut en effet, comme on ne cesse de le souligner à Phnom-Penh et à Hanoï, occuper le terrain plutôt qu'un siège à l'ONU. Les responsables khmers cherchent à prouver qu'ils contrôlent la situation, que le pays est en train de sortir du cauchemar. Grâce à une bonne répartition des pluies, la récolte de paddy sera meilleure que l'an dernier, assure-t-on à Phnom-Penh.

Un signe encourageant : le Comité international de la Croix-Rouge (C.I.C.-R.) vient d'interrompre le pont aérien lancé en octobre 1979 entre Bangkok et Phnom-Penh pour ravitailler le pays en vivres et en médicaments. Désormais, un DC-3 d'Air Vietnam assurera pour son compte un vol hebdomadaire au départ de Ho-Chi-Minh-Ville.

A l'occasion de la quatrième rentrée des classes depuis la chute des Khmers rouges, M. Heng Samrin, chef de l'Etat et du parti khmer, a précisé que plus d'un million et demi d'enfants étaient scolarisés et que plus de mille cinq cents étudiants étaient en formation dans des pays socialistes.

« L'armée clandestine implantée par l'ennemi » a-t-elle été balayée, comme le prétend M. Hun Sen ? Les responsables de Phnom-Penh ont fait récemment état de nombreuses défections. A les en croire, *« de novembre 1981 à avril 1982, on a enregistré mille cinq cent quarante-cinq polpotiens ou « paras »* (partisans de M. Son Sann) *ralliés ; quatre mille six cent quarante autres se sont présentés volontairement. Ces derniers mois, d'importants cadres polpotiens ou du « gouvernement de » coalition » ont déserté »*, ayant pris conscience de *« l'avance irrésistible de la révolution »*. Cependant, selon le *Times*, M. Nhem Heng, vice-ministre de l'agriculture, aurait été tué par les Khmers douges (*le Monde* du 31 août).

M. Hun Sen a promis à tous les repentis *« la jouissance de leurs pleins droits de citoyen »*. Comme en écho à la résolution des Nations unies demandant l'organisation d'élections libres sous contrôle international, le ministre des affaires étrangères a indiqué que *« des observateurs étrangers seront invités à suivre »* — en 1982 — la prochaine consultation. — J. de B.

LE DÉBAT SUR LA DÉCENTRALISATION DANS LES DOM A L'ASSEMBLÉE NATIONALE

M. EMMANUELLI : « Il serait regrettable que les fantômes du passé ou les fantasmes du présent obèrent l'avenir des départements d'outre-mer »

Les vieilles lunes... Cela a toutes les apparences d'un dogme : l'avenir des départements d'outre-mer ne saurait être envisagé s'il rompt en quoi que ce soit avec leur passé. Les DOM ne peuvent progresser qu'en restant fidèles au *statu quo*, qui, seul, est légitime au regard d'une France historique, éternelle, et de sa loi suprême, la Constitution, qui la protège des tentations et des débordements. Telle est, débarrassée des faux-semblants et des procès d'intention, la thèse de ceux qui refusent au gouvernement le droit d'adapter l'organisation interne des départements d'outre-mer. Cette position, pour respectable et sincère qu'elle soit, paraît faire fi de ce que l'on croyait être une loi générale : l'immobilisme, c'est le déclin. N'est-ce pas le cas en matière de natalité ?

MM. Foyer et Debré (R.P.R.) développent deux séries d'arguments qui, à leurs yeux, sont complémentaires : le projet est inconstitutionnel (nul doute que l'opposition saisira le Conseil constitutionnel) ; il est révélateur des intentions de la gauche qui, à terme, veut « larguer » les départements d'outre-mer. Deuxième étape du raisonnement : les socialistes veulent conduire les *DOM* à l'indépendance, manipulés qu'ils sont par les communistes. Et puis, tout de suite, M. Debré rappelle que les objectifs de l'Union soviétique et de la France dans les Caraïbes, l'océan Indien et en Amérique du Sud, sont directement opposés. La boucle est bouclée. Faut-il une explication de texte ? Les socialistes sont les otages du P.C.F., qui lui-même est contrôlé par Moscou. Au fond, par intermédiaires interposés, c'est Moscou qui est responsable de cette violation de la Constitution... L'ingérence dans les affaires intérieures françaises, on l'admettra, est inadmissible !

Vous agitez le chiffon rouge de l'anticommunisme, a constaté sans illusions M. Quilès (P.S.). Il y a une autre explication — qui n'est pas contradictoire : *« Les privilégiés ne votent pas la disparition de leurs privilèges »*, a rappelé M. Césaire (app. P.S.). Sans feindre de croire qu'il pourrait vaincre d'intangibles certitudes par le raisonnement, M. Emmanuelli a demandé que l'on juge le gouvernement aux actes, aux principes qu'il défend : l'autodétermination, ce n'est pas l'indépendance, c'est la liberté. Les populations françaises d'outre-mer resteront françaises tant qu'elles le souhaiteront. Que dire d'autre, sinon que l'instauration de la crainte, la dramatisation, sont incompatibles avec le respect de la dignité des populations concernées ? *« Il serait regrettable que les fantômes du passé ou les fantasmes du présent obèrent l'avenir »*, a ajouté M. Emmanuelli.

L'avenir, les vieilles lunes : est-ce compatible ?

LAURENT ZECCHINI.

Mercredi 29 septembre, l'Assemblée nationale examine le projet de loi portant adaptation de la loi du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions à la Guadeloupe, le Guyane, la Martinique et La Réunion. Ce texte (qui a été analysé dans *le Monde* daté 9, 13 juillet et 10 septembre) a essentiellement pour objet de prévoir que dans chaque département d'outre-mer, le département et la région étant maintenus, ces deux collectivités seront administrées par une seule assemblée, le « conseil général et régional », qui, élu au suffrage universel, et à la représentation proportionnelle, exercera les compétences des conseils généraux et des conseils régionaux métropolitains. Par rapport au droit commun, il est notamment prévu que ces conseils seront consultés sur les projets d'accords de coopération entre la France et les Etats voisins des DOM, et ils auront la possibilité de créer des agences prenant en charge la réalisation d'importants projets de développement.

M. Emmanuelli, secrétaire d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer, insiste sur la nécessité d'instaurer entre la métropole et les DOM « *une relation nouvelle fondée sur la solidarité, la responsabilité et la considération réciproques* ». Soulignant que la loi du 19 mars 1846 — qui a fait des anciennes colonies des départements d'outre-mer — a été votée par la gauche alors que le gouvernement de l'époque était présidé par le socialiste Félix Gouin, il ajoute : « *Il n'est donc pas concevable — comme certains cherchent à le faire croire — qu'un gouvernement de gauche ait, par principe, la volonté de porter atteinte à un texte qui demeure une étape décisive dans l'avènement de la démocratie outre-mer*. » Cependant, « *devant les difficultés qui s'accumulent* », ajoute-t-il, « *la référence bornée* » à cette loi « *a perdu sa vertu incantatoire et ne me paraît plus constituer à elle seule un remède politique efficace* ».

Rappelant les difficultés structurelles de ces départements, M. Emmanuelli indique notamment : « *Ce n'est pas un hasard si la plupart des tentatives individuelles pour lancer sur place telle ou telle production ont été délibérément sabotées.* » Il déclare d'autre part : « *Les gouvernements qui nous ont précédés, généralement manœuvrés sur ce point par les forces conservatrices locales, ont considéré que l'épanouissement des cultures locales allait à l'encontre de l'unité nationale. Conception étriquée de cette dernière, et à coup sûr réducteur de la culture elle-même. (...) Comment voulez-vous qu'une telle négation de l'autre, un tel mépris du droit à la différence, puissent souder une communauté nationale ?* »

Après avoir présenté l'économie générale du projet, M. Emmanuelli souligne : « *Je suis convaincu que dans les DOM, aucun problème économique ou social ne pourra être traité avec quelque chance de succès tant qu'au préalable n'aura pas été résolu un problème politique fondamental : celui de la diminition des pouvoirs d'un Etat centralisé et dominateur au profit de l'émergence d'un véritable pouvoir de décision local détenu par les élus du suffrage universel.* » Il ajoute : « *Il serait éminemment regrettable que les fantômes du passé ou les fantasmes du présent obèrent l'avenir.* »

Le secrétaire d'Etat réfute ensuite l'idée qui aurait consisté à diviser chaque département d'outre-mer en deux départements : une telle solution, « *qui se situerait dans le droit fil de l'assimilationnisme* », représenterait l'inconvénient d'un coût prohibitif, environ 150 millions par département, du fait des constructions et du recrutement des fonctionnaires. Répondant ensuite à l'accusation selon laquelle le gouvernement envisagerait — à terme — de « *larguer* » ces départements, M. Emmanuelli déclare : « *De quoi donc l'opposition a-t-elle peur ? Elle sait parfaitement que notre projet n'ouvre aucunement la voie à l'indépendance et que la Constitution protège, au surplus, les populations concernées contre toute tentative d'abandon de la part d'un gouvernement qui en aurait la tentation, ce qui n'est évidemment pas le cas de celui-ci.* » Il réfute également la thèse consistant à opposer une majorité locale à une majorité nationale, en indiquant : « *L'objectif avoué consiste à vouloir placer des portions du territoire hors d'atteinte de la compétence du gouvernement et du Parlement.* »

M. FOYER (R.P.R.) : le prix de la passivité du P.C.

Le secrétaire d'État rappelle que la doctrine du gouvernement concernant le statut des DOM, « *c'est celle de notre Constitution, qui repose elle-même sur la logique de l'autodétermination, seule compatible avec la démocratie* ». Il indique, en conclusion : « *Rien dans les actes de ce gouvernement ne permet d'accréditer la thèse du largage si complaisamment développée, pour des raisons qui témoignent au mieux d'un aveuglement étonnant, au pire d'une tactique exclusivement électorale, qui vise à fonder sur un réflexe de peur la conservation de positions qui ne peuvent l'être sur l'espérance.* » Il ajoute : « *Cette attitude, qui consiste à chercher par l'instauration de la crainte ce que l'on ne peut obtenir de l'adhésion des consciences, me paraît incompatible avec le respect de la dignité des populations concernées.* »

Défendant une exception d'irrecevabilité (dont l'objet est de faire reconnaître que le texte proposé est contraire à une ou plusieurs dispositions constitutionnelles), M. Foyer (R.P.R., Maine-et-Loire), assure que le projet constitue « *le prix de la passivité du parti communiste, le salaire de la sagesse de M. Krasucki* ». L'ancien garde des sceaux explique que le projet est contraire au principe d'assimilation : il note que, au regard de l'article 72 de la Constitution, les départements d'outre-mer sont de même nature que les autres départements. L'assimilation suppose l'unité de législation, l'unité d'organisation administrative sous réserve d'adaptations nécessitées par la situation particulière des départements. Or, souligne-t-il, « *ces adaptations ne seraient plus légitimes au regard de la Constitution si elles aboutissaient à doter les DOM d'une organisation particulière, caractéristique des territoires d'outre-mer* ». D'autre part, selon M. Foyer, l'adaptation, qui doit être indispensable, ne l'est pas en l'espèce. En outre, le projet bouleverse le statut départemental, puisqu'il « supprime » le conseil général. Le député R.P.R. insiste sur le fait que l'élection par canton est la garantie de la solidarité départementale, et ajoute : « *On ne peut, par une loi ordinaire, faire disparaître l'ensemble et la notion de département d'outre-mer sans procéder par la voie d'une révision constitutionnelle.* » Bref, poursuit M. Foyer, « *vous voulez substituer aux DOM une nouvelle collectivité territoriale innommée, ce que la Constitution vous interdit* ».

Selon l'ancien garde des sceaux, le projet porte également atteinte au principe d'égalité par celles de ses dispositions qui ont trait à la fin du mandat des conseillers généraux des DOM, au régime spécial de deux cantons de la Guadeloupe, à l'inapplication de la loi au cinquième département d'outre-mer, Saint-Pierre-et-Miquelon, enfin à l'institution d'un plancher de 5 %. Il souligne, en conclusion : « *Ceux qui dénonçaient les coups d'État permanents se permettent aujourd'hui de dépasser l'imaginable en fait de malhonnêteté politique.* »

M. CÉSAIRE (app. P.S.) : « Les privilégiés ne votent pas la disparition de leurs privilèges. »

M. Aimé Césaire (app. P.S., Martinique) estime que l'argumentation de l'ancien garde des sceaux, sous une « *virtuosité juridique* », révèle « *un florilège de sophismes* ». « *Je trouve, moi*, dit-il, *que ce projet est bon, car il corrige l'absurdité, répare l'injustice, constitue un progrès de la démocratie. Que la droite s'y oppose, est naturel : les privilégiés ne votent pas la disparition de leurs privilèges. Mais jamais on n'a mis en avant autant de grands mots pour défendre une cause misérable.* » Le maire de Fort-de-France affirme, en outre, que l'opposition fait preuve de « *naïveté* » quand elle réduit à des considérations juridiques les rapports entre la métropole et les départements d'outre-mer. « *Des liens qui ne seraient que juridiques seraient des liens bien fragiles* », souligne-t-il. Il lance finalement une mise en garde aux adversaires du texte gouvernemental : « *A toute annonce de réforme, vous semez la panique. Vous êtes obnubilés par l'indépendantisme, vous oubliez le danger d'une représentation artificielle d'un pays légal faisant écran au pays réel, danger qui est sans doute le meilleur fourrier de l'autre. Si le langage de la violence devenait le seul possible, vous vous apercevriez que le machiavélisme ordinaire n'a servi à rien.* »

L'exception d'irrecevabilité est rejetée par 329 voix contre 152.

M. Debré (R.P.R., la Réunion) oppose ensuite la question préalable (dont l'objet est de faire décider qu'il n'y a pas lieu à délibérer). Evoquant l'argumentation développée par M. Emmanuelli, il assure : « *Les raisons invoquées cachent une véritable raison, que l'on ne veut pas dire...* » Le maire d'Amboise réfute la thèse selon laquelle la coexistence de deux assemblées différemment élues sur le même territoire est impossible, ainsi que l'exemple de Paris : « *Paris*, dit-il, *c'est Paris, c'est-à-dire une capitale, et, suivant une tradition historique, le régime de la capitales est un régime qui lui est propre.* » Il souligne ensuite : « *La tradition républicaine, c'est le droit commun des structures sur lesquelles on greffe pour l'action les particularismes nécessaires.* » Le député R.P.R. estime que prendre le départementalisation comme bouc émissaire pour justifier le retard des départements d'outre-mer sur le plan économique et social, c'est « *se moquer du monde* ».

L'ancien premier ministre déclare ensuite : « *Cette difficulté d'exister qui sera la marque de cette assemblée unique, cette surenchère constante qui troublera les esprits sans avancer les affaires, cette fuite en avant qui lui sera sans cesse proposée, nous savons qui aura intérêt constant à en être le moteur...* » M. Debré parle, à ce sujet, des partis communistes des départements d'outre-mer et « *de leurs alliés autonomistes* ». Il explique que ces partis ont remplacé, dans leur langage, le mot indépendance par celui d'autonomie. Leur stratégie, poursuit-il, est simple : dissolution des conseils généraux, dissolution des conseils régionaux et élection d'une assemblée unique à la proportionnelle. « *Et voilà l'acte de naissance du projet qui nous est présenté !* », lance-t-il. Le député de La Réunion insiste sur le fait que les objectifs de l'Union soviétique dans l'océan Indien, dans les Caraïbes et en Amérique du Sud sont directement opposés à ceux de la France.

En conclusion, il définit la voie qu'il aurait été préférable, selon lui, de suivre : « *(...) Ayant donné pendant plusieurs années l'élan nécessaire pour répondre aux aspirations objectives des jeunes générations, vous auriez pu, département par département, à l'occasion d'une consultation normale ou par une grande consultation populaire, demander si le droit commun devait être maintenu ou si un changement s'imposait...* »

S'opposant à la demande de l'ancien premier ministre, M. Quilès (P.S., Paris) rappelle que M. Debré lui-même, en 1958, devant le Conseil d'Etat, plaidait pour une évolution qui conduise les anciennes colonies « *à une organisation administrative particulière, voire, dans certains cas, à des dispositions spéciales du point de vue législatif* ». M. Quilès demande alors : « *Pourquoi ce principe d'adaptation aux spécificités locales a-t-il été si mal appliqué ? Tout simplement pour des raisons de conservatisme politique.* » Réfutant, d'autre part, les arguments de l'opposition relatifs au prétendu « *largage* » des départements d'outre-mer, M. Quilès, s'adressant à M. Debré, déclare : « *Souvenez-vous : c'est bien vous et le général de Gaulle qui avez conduit treize départements d'outre-mer, comme l'Algérie, à l'indépendance, et, que je sache, ce n'est pas leur statut de départements qui a pu, en quoi que ce soit, changer le cours d'une évolution de nature politique. Comment pourrait-on oublier que l'indépendance dépend de facteurs politiques et non juridiques ?* »

La question préalable est repoussée par 329 voix contre 142. La suite du débat est renvoyée à jeudi 30 septembre. — L. Z.

● *L'Assemblée nationale* a adopté, mercredi 29 septembre, en deuxième lecture, le projet de loi relatif à l'organisation des marchés agricoles. La commission mixte paritaire n'ayant pu aboutir à un texte de compromis entre les deux assemblées du Parlement, les députés sont revenus au texte qu'ils avaient adopté en première lecture (*le Monde* du 3 juillet), tout en acceptant quelques précisions d'origine sénatoriale ou gouvernementale. Le texte a repris le titre de « *Projet de loi relatif à la création d'offices d'intervention dans le secteur agricole et à l'organisation des marchés* ».

● *Le Cercle*, qui réunissait quatre députés de l'opposition, MM. Charles Millon et François d'Aubert pour l'U.D.F. et MM. Philippe Seguin et Michel Noir pour le R.P.R., s'élargit à dix députés de l'opposition : MM. Alphandéry, Birraux, Clément, Dousset et Micaux (U.D.F.), et MM. Barnier, Bergelin, Charié, Fillon et Pinte (R.P.R.). M. François Froment-Meurice, maître des requêtes au Conseil d'Etat devient secrétaire général, chargé des études, et M. Gérard Prieux, ancien député, préfet hors cadre, le secrétaire général.

21 000 RADIATIONS SUR LES LISTES ÉLECTORALES DES DOM

Le secrétaire d'Etat aux DOM-TOM a engagé dans les départements concernés par le projet de loi relatif à la décentralisation de l'outre-mer, une opération de révision des listes électorales « *afin d'assurer dans les meilleures conditions la sincérité des résultats des prochaines élections dans les départements d'outre-mer. Pour ce qui concerne les départements de la guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion, cette opération s'est déroulée à partir de l'établissement par l'INSEE, en 1981, du fichier manuel des électeurs nés dans les DOM, conformément à la mission impartie par la loi à l'Institut*, indique-t-on rue Oudinot. *La confrontation du fichier ainsi établi et du répertoire des personnes physiques a permis de déceler, sur un total de 560 000 électeurs pour ces trois départements, 60 000 divergences d'état civil ou absences au répertoires. Simultanément, 21 000 radiations sont apparues nécessaires pour cause de décès ou de double inscription. Les services intéressés y procèdent actuellement.* »

Le Sénat contre la suppression du secteur privé des hôpitaux

Les sénateurs, par deux votes successifs, dont les résultats ont été identiques (196 voix contre 104, P.C. P.S., M.R.G.) ont repoussé sans même tenter de l'amender, le « projet Ralite » visant à supprimer le secteur privé des hôpitaux. Ces votes, qui répondaient au vœu exprimé le jour même au Sénat par plusieurs personnalités médicales, correspondaient à l'hostilité profonde dont avait témoigné la majorité sénatoriale au cours de la discussion générale du projet. Dans ce débat, le ministre de la santé avait défendu sa réforme avec une vigueur, parfois même une agressivité qui répliquait à celle des sénateurs.

« *On dit*, a notamment déclaré M. Ralite, *que le projet porterait atteinte à la qualité des soins. La qualité des soins, c'est d'abord la qualité de l'accueil ! Or nous prévoyons de personnaliser toutes les consultations, une circulaire a été envoyée à ce sujet à tous les hôpitaux. Mais nous avions un grand retard à combler. Nous avons amélioré le budget des hôpitaux et créé des postes de professeurs, de chefs de clinique, d'assistants : quatre-vingt-quinze en 1982 pour l'Assistance publique de Paris contre une soixantaine les années précédentes.* »

Pour le rapporteur, M. Boyer (R.I., Loiret), la qualité des soins est déjà la même dans le secteur public et dans le secteur privé, mais ce que le malade recherche dans le secteur privé « *c'est une meilleure qualité des services hôteliers et une relation plus directe avec son médecin.* » L'hostilité du rapporteur tient essentiellement aux « signes divers » qui, dit-il, « *donnent à penser que la mesure proposée est un premier pas vers une appropriation publique totale de l'exercice médical* ».

« *Les radicaux de gauche*, indique M. Bonduel (Charente-Maritime), *sont hostiles à la discrimination des malades à l'hôpital. Mais ils regrettent que le projet ne tienne pas compte des engagements du candidat François Mitterrand qui avait promis que la suppression du secteur privé se ferait par extinction de ceux qui avaient un contrat avec l'hôpital. On ne peut*, souligne-t-il, *leur reprocher de défendre leur contrat de travail et leur droit à la retraite.* »

Mme Midy (P.C., Hauts-de-Seine), considère que le double secteur est « *l'illustration la plus choquante d'une injustice indécente* ». Quant à la liberté de choix, comment ose-t-on en parler alors qu'elle doit être payée ?

M. Edouard Bonnefous (gauche dém., Yvelines), estime, en sa qualité de président de la commission des finances, que cette réforme alourdie les charges publiques : 80 millions pour la caisse libérale de retraites et 150 millions pour l'hôpital public.

M. Bohl (Un. centr., Moselle) affirme, au nom de son groupe, que « *supprimer le secteur privé dans l'hôpital public c'est porter atteinte à l'hôpital public* ». M. Miroudot (R.I., Haute-Saône) exprime la même opinion et cite, à l'appui de sa démonstration, le cas de l'Italie et de la Grande-Bretagne.

« *Notre hostilité à ce projet*, déclare M. Chérioux (Paris) au nom du groupe R.P.R., *est une hostilité de principe au développement pourtant perceptible d'une médecine fonctionnarisée.* »

M. Belcour (R.P.R., Corrèze) dénonce, dans ce projet, la rupture d'un contrat entre l'État et des médecins hospitaliers qui n'ont pas démérité.

Les droits acquis, estime au contraire Mme Goldet (P.S., Paris), sont parfaitement respectés par le projet. « *Nous refusons*, déclare-t-elle, *une médecine à double vitesse. Dans les délais d'accueil, dans la relation qui s'instaure entre le médecin et le patient l'argent ne doit pas intervenir.* »

Avant le rejet du projet, le ministre intervient une dernière fois, déclarant notamment : « *On a parlé de médecine égalitaire : loin de moi l'égalitarisme, mais l'égalité, oui ! Téléphonez donc dans n'importe quel hôpital pour demander à consulter le grand professeur Untel. On vous dira : imoossible avant un ou deux mois mais si vous venez à sa consultation privée... La voilà, l'inégalité devant les soins, fondée sur l'argent. Et cette inégalité choque la morale, au sens fort du terme.* »

Touché par les remarques du président de la commission des finances, il s'en rend à lui une nouvelle fois : « Aucun de nos grands professeurs, declare M. Ralite, n'envisage de se rendre à l'étranger pour y exercer. Serait-ce par hasard ce que vous souhaiteriez ? Et le France dans tout ça, monsieur Bonnefous ! »

M. BONNEFOUS : « Ne travestissez pas mes propos ! J'ai seulement ditqu'un certain nombre de médecins passeront dans le privé. »

LE MINISTRE : « *C'est le même esprit.* »

M. Ralite termine en faisant éloge di professeur Robert Debré et en citant ce qu'il écrivait à propos de la réforme de 1958-1960 qui porte son nom : « *On nous reprochait de détruire la médecine libérale, de transformer ler meilleurs médecins en fonctionnaires asservis, de briser les plus belles traditions...Les intérêts étaient en jeu, ils savent se défendre !* » — A. G.

Des personnalités médicales demandent le rejet global du projet

Une douzaine de professeurs de médecine, parmi lesquels, notamment, les professeurs Loygue, président du Syndicat de défense de la médecine libérale à l'hôpital, Garbay, président du Syndicat national des médecins, chirurgiens, spécialistes et biologistes des hôpitaux publics, Canlorbe, président du Syndicat des enseignants de médecine, Bernard Debré, coordoinateur de Solidarité médicale, se sont réunis mercredi après-midi 29 septembre, au Sénat, à l'initiative du groupe des Républicains indépendants, pour rencontrer des sénateurs médecins, avant la reprise du débat sur le projet de loi tendant à la suppression du secteur privé des hôpitaux.

Dans un texte adopté à l'unanimité, ces personnalités, rassemblées sous la présidence de MM. de Bourgoing, président du groupe, et Taittinger, vice-président du Sénat, ont exprimé leur hostilité au projet présenté par M. Ralite, ministre de la santé, et ont expliqué les raisons de leur attitude. Ils demandent aux élus de l'opposition de ne pas entrer dans une discussion d'articles et de rejeter le principe même d'un projet qui menace « *gravement* » la médecine française « *dans son dynamisme, sa qualité et ses succès.* »

En refusant « *un engrenage irrémédiable* », ces médecins entendent s'opposer à une réforme qui relève, disent-ils, d'« *impératifs doctrinaux et idéologiques* ».

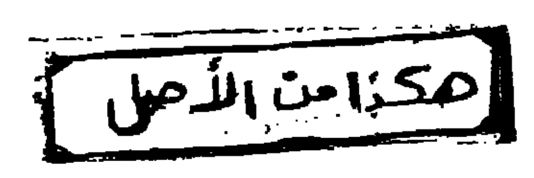
« *C'est*, déclarent-ils notamment, *la qualité de la médecine française, son rayonnement dans le monde qui sont en jeu. (...) Le secteur privé a permis depuis de longues années d'attirer à l'hôpital tout à la fois des médecins de grande qualité et une clientèle qui n'y serait pas venue. En outre, il est une source financière non négligeable pour les hopitaux.* »

Les personnalités estiment que le projet risque de créer « les conditions d'une médecine parallèle », une « fuite vers le privé ou l'étranger des meilleurs praticiens français » et de conduire à terme à une « *médecine bureaucratique et impersonnelle* ».

« Synthèse Flash » (P.S.) relève des « rapprochements d'intérêts » entre le CERES et « rocardiens »

Synthèse Flash, bulletin publié par M. Jean Poperen, membre du secrétariat national du parti socialiste, estime, dans son numéro daté du 24 septembre, que des « *rapprochements d'intérêts locaux* » paraissent s'amorcer au sein du P.S., dans la perspective des élections municipales entre le CERES et les « rocardiens ». « *L'appréciation de la majorité des socialistes est actuellement que les rapprochements d'intérêts locaux entre ces deux sensibilités, tels qu'il s'étaient manifestés lors des désignations pour les cantonales et paraissent s'amorcer pour les municipales, sont bien en harmonie avec leur voisinage idéologique. Ce pourrait être là une donnée d'importance pour l'avenir à moyen terme* », souligne *Synthèse Flash*, qui remarque, d'autre part, la « *convergence d'argumentation constante entre les amis de Michel Rocard et ceux de Jean-Pierre Chevènement* » lors du comité directeur des 11 et 12 septembre dernier (*le Monde* du 14 septembre).

La publication de M. Jean Poperen, sans citer d'exemples concrets des « *rapprochements locaux* », paraît appuyer son analyse sur des phénomènes de cette nature relevés dans plusieurs fédérations et notamment à Paris. Quant à l'« *avenir à moyen terme* », il s'agit à l'évidence du prochain congrès du parti socialiste qui devrait avoir lieu à l'automne 1983.



POLITIQUE

Le couple

(suite de la première page.)

Dès lors que le chef de l'Etat s'interrogeait sur l'opportunité de la présence de M. Mauroy à la tête du gouvernement, il a été naturellement conduit à une reprise en main des affaires. Quelle est la nature de cette reprise en main ? A-t-elle ou non modifié l'équilibre subtil qui régit les relations entre l'Elysée et l'hôtel Matignon ?

Par son intervention télévisée, le 17 août dernier, M. Mitterrand est monté en première ligne. Il s'est exposé lui-même sur un sujet — la lutte contre le terrorisme — qui n'est pas sans risque politique. Auparavant, il avait décidé de réunir autour de lui, chaque semaine, un conseil restreint auquel participent huit à dix membres du gouvernement ; ce conseil est exclusivement consacré à la politique économique et sociale. On y a vu aussitôt le signe d'une « présidentialisation » du régime, d'une extension du « domaine réservé » du chef de l'Etat (1), appréciation justifiée mais devenue classique depuis 1962. Fâcheuse dérive pour qui avait pris l'engagement, pendant la campagne électorale, de « rééquilibrer les pouvoirs centraux » !

Le système et la fonction jouent dans le sens d'une concentration chaque jour plus forte des pouvoirs entre les mains d'un seul homme. La pratique de la Ve République est en effet à sens unique : dans les faits, le premier ministre n'est pas le chef du gouvernement et ne dispose pas de l'autorité nécessaire pour « *déterminer et conduire la politique de la nation* », charge qui lui incombe selon la lettre de l'article 20 de la Constitution.

Quel « rééquilibrage » ?

Sans doute M. Mitterrand s'était-il à maintes reprises, au cours de son long séjour dans l'opposition, appuyé sur les dispositions de cet article pour contester le « *présidentialisme* » de ses prédécesseurs. Parvenu au pouvoir, le nouveau chef de l'Etat s'est coulé dans un moule qui n'avait pas été « *fait pour lui* ». La « *charte* » de l'action gouvernementale n'est autre que le programme — en l'espèce les cent dix propositions du congrès de Créteil du mois de janvier 1981 — du candidat Mitterrand. Le chef de l'Etat l'a aussitôt souligné.

Au seuil de son septennat, le président de la République n'avait pourtant pas perdu de vue son objectif de « *rééquilibrage* ». Dans les six premiers mois de la gestion de la gauche, il l'a manifesté — de manière à faciliter les arbitrages du premier ministre — en expliquant à ses collaborateurs directs qu'ils ne devaient pas se comporter en « *ministres-bis* ». Il l'a montré en réduisant le nombre des conseils restreints (2). Il l'a confirmé en favorisant la libre discussion au sein des conseils des ministres, liberté qui contrastait heureusement avec le formalisme imposé par le rituel giscardien (3).

Mais la liberté a paru devenir licence, tant se sont multipliées, hors du conseil, les déclarations contradictoires. Les membres du gouvernement ont été invités à plus de discrétion. Au lendemain de la dévaluation du franc, le conseil restreint consacré exclusivement aux questions économiques et sociales s'est réuni chaque semaine à l'Elysée. En fait, ces réunions répondent surtout à un souci d'information : échaudé par les conditions dans lesquelles s'est produite la seconde dévaluation, M. Mitterrand veut non seulement mieux connaître lui-même la marche des affaires techniques, mais aussi contrôler de près l'exécution des décisions du conseil des ministres.

Toutefois, les conseils restreints ne sont ni une instance de décision ni une instance d'appel. M. Roger Quilliot, ministre du logement, en a fait l'expérience. Venu avec un épais dossier sous le bras afin de solliciter l'arbitrage du chef de l'Etat, il fut prié poliment mais fermement de soumettre ledit dossier au comité interministériel compétent.

Les événements n'ont donc pas fondamentalement modifié le processus de décision inauguré le 21 mai 1981. Les décisions importantes restent prises à l'occasion de tête-à-tête entre MM. Mitterrand et Mauroy. Elles peuvent l'être aussi lors du petit déjeuner qui réunit, chaque mardi à l'Elysée, le président de la République, le premier ministre, M. Lionel Jospin, premier secrétaire du P.S. et le secrétaire général de l'Elysée. En dernier ressort, c'est évidemmment le président de la République qui tranche, quitte à adopter une position différente de celle de son premier ministre. C'est ainsi que M. Mitterrand a mis un terme au débat sur le contrôle d'identité, après le différent opposant MM. Defferre et Badinter, et l'« arbitrage » de M. Mauroy. Ce fut le cas également pour l'ordonnance sur les trente-neuf heures de travail hebdomadaire. On ne saurait donc voir en l'hôtel Matignon, pas plus aujourd'hui qu'hier, le siège d'un « pouvoir autonome » (4), même si les nouveaux dirigeants ont paru soucieux d'alléger la tutelle élyséenne.

A demi-mot

Après les secousses du début de l'été, la consigne est de nouveau de serrer les rangs autour du gouvernement, comme en témoigne la tonalité des travaux du comité directeur du P.S. des 11 et 12 septembre. Pourtant, le choix fait à Latche de conforter l'autorité du premier ministre ne suffira peut-être pas à la restaurer. Cette autorité est soumise à la contestation permanente, par le jeu des hommes qui entourent le chef de l'Etat. Ceux qui constituent l'ossature du « courant Mitterrand » n'ont admis que du bout des lèvres la présence de M. Mauroy à l'hôtel Matignon. Ces hommes, que le président réunit chaque jeudi matin (MM. Jospin, Poperen, Quilès, Mermaz, Joxe, Fabius et Bérégovoy) investis de la confiance de M. Mitterrand, peuvent être tentés d'utiliser ce lien particulier. D'autres, qui n'appartiennent pas au même cercle politique, mais qui bénéficient d'une relation privilégiée —tel M. Jack Lang — n'hésitent pas à saisir directement l'Elysée pour faire prévaloir leur point de vue sur celui de Matignon.

S'il arrive que les « généraux » socialistes se livrent à une guerre de positionnement dès lors qu'ils sentent le premier ministre menacé, ils oublient que l'opinion, elle, distingue peu le président de son premier ministre : les courbes de popularité de MM. Mitterrand et Mauroy suivent une évolution parrallèle. Sans doute sont-ils à des niveaux de popularité ou de confiance différents, car chacun sait que M. Mitterrand dispose de la durée et de la faculté de se séparer de M. Mauroy. Mais l'un et l'autre ont baissé d'un même mouvement. C'est pourquoi le chef de l'État est en fait très attentif aux sondages d'opinion : ils lui permettront de connaître avec précision le moment — s'il survient — où la défiance à l'égard du gouvernement sera telle que le président devra en changer. Au demeurant, nous n'en sommes pas là. Compte tenu des mesures prises et de la rigueur promise, M. Mauroy peut considérer qu'il a plus de réserves que prévu. D'autant que, parmi tous les leaders socialistes, il dispose de la meilleure image dans l'électorat de gauche.

Il est vrai que, à l'inverse de M. Raymond Barre qui annonçait la plus grande rigueur en usant de formules abruptes (sans vraiment la pratiquer), M. Mauroy a choisi de conduire sur un chemin ardu, sans brutalité ni provocation.

Au fond MM. Mitterrand et Mauroy se comprennent à demi-mot : ils croient tous deux au primat du politique, et à la nécessité de subordonner l'économie à une volonté politique. En outre M. Mauroy a, dans un premier temps, délibérément « *collé* » aux positions de M. Mitterrand. Or le système instauré en 1958 et 1962 a besoin, pour bien fonctionner d'une réelle dyarchie. Celle-ci ne doit pas être excessive : dès que le premier ministre se distingue trop, le président est menacé et doit en tirer les conséquences politiques. MM. Chaban-Delmas et Chirac en ont fait l'expérience. M. Mauroy, dans un premier temps, est tombé dans l'excès inverse. La nouveauté de la situation actuelle est précisément que, à la faveur du programme de redressement économique, le premier ministre a pris ses responsabilités. Ce n'est pas par hasard que l'on parle aujourd'hui de la « *rigueur Mauroy* ».

Solitaire lorsqu'il a proposé le blocage des prix et des revenus, M. Mauroy s'est retrouvé seul dans la tourmente. Son entourage le souligne avec, semble-t-il, quelque raison. Il est clair que le chef de l'Etat, lors de sa conférence de presse du 9 juin, avait pris ses distances par rapport au chef du gouvernement.

Après le voyage en Midi-Pyrénées, on peut résumer ainsi son attitude : j'ai expliqué, et j'expliquerai davantage en quoi *votre* politique se situe dans le contexte de *mon* septennat.

Au fond, le chef de l'Etat accompagne la « rigueur Mauroy », celle-ci n'étant qu'une étape, nécessaire sans doute, mais dont il faudra sortir aussi rapidement que possible. Entre-temps, M. Mitterrand multiplie les interventions qui lui permettent d'obliger le gouvernement et l'administration à agir. « *Ce que dit le chef de l'Etat doit être intégralement respecté* », a-t-il souligné à Toulouse. Au gouvernement il adresse des directives (la réduction des charges des entreprises) et suggère des moyens (la déconnexion des taux d'intérêt intérieurs et extérieurs). A l'administration, il rappelle une ligne de conduite. A cinq reprises au cours de son voyage, M. Mitterrand a tenu le langage suivant : l'administration, qui est, certes, en France remarquable, ne doit pas se substituer au pouvoir politique. Ce rappel à l'ordre concerne aussi les membres du gouvernement qui n'ont pas su, ou pas voulu, s'imposer à leurs services. Il s'adresse enfin à une partie de l'entourage technique du premier ministre.

L'idée que l'action du nouveau pouvoir est mal expliquée est elle-même un reproche adressé à M. Mauroy. Mais elle comporte une part d'autocritique : M. Mitterrand constate qu'il n'a pas encore trouvé le type de communication ni la régularité qui lui permettent d'entretenir un dialogue nécessaire avec l'opinion, sans « user » son verbe et sa fonction.

JEAN-MARIE COLOMBANI.

(1) Font partie traditionnellement du « domaine réservé » : les relations extérieures et la défense. On pouvait également ranger sous cette rubrique, du temps du général de Gaulle, la lutte contre l'O.A.S.

(2) Toutefois, M. Mitterrand a maintenu le nombre et l'importance des conseils de défense.

(3) Carcan décrit avec humour par Mme Françoise Giroud dans son livre *la Comédie du pouvoir*.

(4) Selon l'expression de M. Jean-Louis Quermonne, professeur à l'Institut politique de Paris, qui fait autorité en la matière et qui est l'auteur de *le Gouvernement de la France sous la Ve République* (Dalloz, 1980).

La fin du voyage présidentiel en Midi-Pyrénées

M. MITTERRAND : on avance vers de grands objectifs

M. François Mitterrand a réaffirmé mercredi 29 septembre à Foix qu'il doit mener une campagne d'explication sur ses intentions pour les mois prochains, d'autant, a-t-il indiqué, que cela « *ne va pas aussi vite que le pays le voudrait* ». Le président de la République, qui achevait dans cette municipalité socialiste son périple en Midi-Pyrénées a affirmé : « *Il faut que j'explique ce que je tenterai de faire au cours des mois prochains. J'en ressens de plus en plus la nécessité. Il faut bien savoir ce que le pays souhaite, ce dont il souffre, et bien lui expliquer que cela ne va pas aussi vite qu'il le voudrait, pas aussi bien qu'il le faudrait, mais que cependant on avance vers de grands objectifs, de grandes ambitions, le renforcement de l'indépendance de la France.* »

M. Mitterrand a évoqué « *le besoin de compréhension, d'explication, qu'éprouve l'immense majorité de notre peuple, qui comprend bien la nécessité de l'effort et de la rigueur, qui n'a de sens qui si c'est une discipline que s'impose la nation en ayant bien compris les objectifs* ».

Le président de la République s'est demandé : « *Peut-être les Français manquent-ils d'explications, bien que nombre de responsables et particulièrement le premier ministre, aient montré au cours de tout ce temps, une présence, une action, une fidélité dans le sens des responsabilités qui ne peuvent être que reconnues.* »

A Foix, comme à Lavelanet, où il a visité une usine textile considérée comme le premier tissage lainier européen (l'entreprise Roubière), M. Mitterrand a reçu de la population un accueil particulièrement chaleureux.

● *La confédération du RECOURS.* — (Rassemblement et coordination unitaire des rapatriés et spoliés d'outre-mer), qui regroupe sous la présidence de M. Guy Forzy, une vingtaine d'associations de rapatriés, a enregistré avec satisfaction, mercredi 29 septembre, l'adoption par le conseil des ministres du projet de loi sur l'amnistie. Au porte-parole, M. Roseau, a notamment déclaré : « *La position politique du RECOURS en faveur de François Mitterrand avait été justifiée en grande partie par les engagements clairs et précis que celui-ci avait pris sur l'amnistie.*

Le RECOURS n'avait cessé, depuis lors, de soutenir l'action conjointe du secrétaire d'État, M. Raymond Courrière et de M. Jacques Ribs, conseiller à la présidence de la République, dans l'élaboration de cette loi. Nous considérons que le projet de loi répond sur le fond à l'espérance de tous ceux qui se sont battus pour l'Algérie française et concrétise la réconciliation nationale attendue depuis vingt ans.

UN MOUVEMENT PRÉFECTORAL

RÉGION NORD-PAS-DE-CALAIS : M. Bernard Couzier

M. Bernard Couzier, directeur général de la police nationale, a été nommé par le conseil des ministres du 29 septembre préfet de la région Nord - Pas-de-Calais, en remplacement de M. Maurice Paraf, admis à la retraite.

[Né en 1919 à Toulouse, licencié en droit, entré en 1943 dans le corps préfectoral comme chef de cabinet de préfet, M. Couzier, après plusieurs postes territoriaux de secrétaire général et de sous-préfet, est nommé en 1969 préfet du Tarn. En 1972, il devient directeur du cabinet de M. Joseph Fontanet, alors ministre de l'éducation nationale. Préfet de la Loire en 1973, il est nommé en 1976 préfet du Loiret, préfet de la région Centre. Il devient préfet de la Loire-Atlantique, préfet de la région des Pays de Loire en 1978 et est nommé directeur général de la police nationale le 23 juillet 1981.]

DIRECTEUR DE LA POLICE NATIONALE : M. Paul Cousseran

M. Paul Cousseran, préfet de la Corse-du-Sud, préfet de la région Corse, a été nommé directeur général de la police nationale, en remplacement de M. Couzier, nommé préfet de la région Nord - Pas-de-Calais.

[Né le 30 juillet 1922 à Uzerche (Corrèze), M. Paul Cousseran, déporté à Neuengamme de 1943 à 1945, est breveté de l'École nationale de la France d'outre-mer et ancien élève de l'École nationale d'administration. Il a été notamment chef du service d'information à Hanoï (1951), chargé de mission au cabinet de M. Champeix, secrétaire d'État socialiste à l'Algérie dans le gouvernement Bourgès-Maunoury (1957), puis à l'Organisation commune des régions sahariennes (1958) ; directeur du cabinet de M. Foyer, secrétaire d'État chargé des relations avec les États de la Communauté puis ministre de la coopération dans le gouvernement de M. Debré (1960-1962) ; ambassadeur, haut représentant de la République française au Gabon (1964) ; directeur de la division de l'organisation au secrétariat général de la défense nationale (1965) ; directeur du cabinet de M. Jacques Aubert, secrétaire général pour la police (1967). Nommé préfet de la Réunion en 1969, préfet de la Haute-Savoie en 1972, préfet de l'Essonne en 1974, il devient haut commissaire de la République en Polynésie française en 1977 et préfet de la Corse-du-Sud, préfet de la région Corse le 8 juillet 1981.]

Le communiqué officiel du conseil des ministres

Le conseil des ministres s'est réuni mercredi 29 septembre, au palais de l'Elysée, dans l'après-midi, contrairement à la tradition. Ce retard — le conseil a lieu d'ordinaire le matin — était justifié par le voyage de M. François Mitterrand dans la région Midi-Pyrénées qui s'est achevé mercredi en fin de matinée.

Voici le texte du communiqué publié au terme de la réunion du conseil :

● **L'ÉQUILIBRE DE LA SÉCURITÉ SOCIALE.**

Le gouvernement a décidé d'assurer dès maintenant l'équilibre des comptes de la sécurité sociale jusqu'à la fin de l'année 1983, avec un double objectif : contribuer à l'action engagée contre le chômage et l'inflation, consolider, puis améliorer notre système de protection sociale en faisant appel à la solidarité nationale. Les mesures adoptées ne comportent aucune augmentation de cotisation salariale ou patronale de sécurité sociale.

— Le gouvernement poursuivra en 1983 la politique de progrès social engagée depuis mai 1981 : le pouvoir d'achat des prestations sociales et familiales sera maintenu en 1982 et 1983 ; un meilleur remboursement de certaines dépenses de maladie (lunetterie, prothèses dentaires, audioprothèse) sera réalisé, en concertation avec les caisses d'assurance-maladie ; la franchise sur la « vingt-sixième maladie » sera supprimée ; les orientations de la politique familiale, qui sont confirmées, seront mises en œuvre dans le cadre d'un plan famille.

— Le gouvernement procèdera à d'importantes réformes de structure concernant la gestion et la tarification hospitalières, ainsi que les prestations familiales et le financement de la sécurité sociale.

— Le conseil des ministres a adopté, par ailleurs, un ensemble de mesures destinées à équilibrer les comptes sociaux pour 1983.

— Les taux directeurs des hôpitaux et les prestations sociales évolueront à l'avenir en fonction des prix et revenus de l'année en cours, conformément aux objectifs arrêtés par le gouvernement.

Un forfait journalier de 20 F sera instauré à l'hôpital. Ce forfait ne sera pas applicable aux personnes relevant des régimes d'accident du travail, d'assurance maternité et d'anciens combattants. Il viendra en déduction du ticket modérateur ; il s'accompagnera de la suppression des abattements des indemnités journalières ; sa prise en charge par l'aide sociale sera facilitée. Une taxe sur la publicité pharmaceutique blics qui, en raison de leur activité politique ou syndicale, ont été exclus du service par suite de condamnations ou de sanctions disciplinaires aujourd'hui amnistiées, pourront, pour le calcul de leur pension de retraite, bénéficier d'un avancement à l'ancienneté, selon les règles en vigueur au moment où ils étaient en fonction. Les officiers généraux seront réintégrés dans le cadre de réserve.

Les personnes de nationalité française qui, pour des motifs politiques, ont été expulsées d'Afrique du Nord, internées ou assignées à résidence, pourront recevoir une indemnité forfaitaire destinée à compenser les conséquences de ces mesures de contrainte.

Le gouvernement statuera ultérieurement sur les mesures individuelles qui ne relèvent pas de la loi.

Le président de la République a souligné à ce propos qu'il « *appartient à la nation, au bout de vingt ans, de pardonner* ».

● **ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE DES FEMMES ET DES HOMMES.**

Le ministre délégué auprès du premier ministre, ministre des droits de la femme, a présenté une communication relative à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes, afin d'améliorer les possibilités d'embauche, de formation et de carrière des neuf millions de femmes salariées. Les grandes orientations d'un avant-projet de loi ont été arrêtées, pour remédier aux lacunes et aux insuffisances des textes en vigueur, notamment au regard de la directive n° 76-207 du 9 février 1976 de la C.E.E. Le nouveau texte comportera trois innovations principales :

— Il précisera les droits des femmes et les moyens de leur exercice sur la base du principe général de non-discrimination à raison du sexe ;

— Il donnera aux partenaires sociaux les moyens de définir des mesures destinées à assurer concrètement l'égalité des chances, notamment sous la forme des « plans d'égalité professionnelle » susceptibles d'être mis en œuvre dans les entreprises ; l'Etat pourra aider les réalisations les plus marquantes ;

— Il créera un conseil supérieur de l'égalité professionnelle, où siégeront les partenaires sociaux, qui sera chargé de veiller à l'application de la loi et de suggérer toutes propositions utiles.

Ce texte, ainsi qu'un autre projet de loi relatif à la lutte contre les discriminations sexistes, seront, après examen par le Conseil d'Etat, soumis pour approbation définitive à un prochain conseil des ministres.

sera appliquée dès le vote par le Parlement ; le prix de certains médicaments sera réduit dans les prochaines semaines.

La lutte contre l'usage immodérée du tabac et de l'alcool, dont les conséquences sur la santé sont graves et coûteuses, sera intensifiée. Une cotisation payée par les seuls consommateurs de tabac et d'alcool sera instituée à cet effet. Son produit sera affecté directement à la Caisse nationale d'assurance-maladie.

En concertation avec l'ensemble des partenaires sociaux, le gouvernement procèdera aux harmonisations permettant d'équilibrer les divers régimes maladie et vieillesse des non-salariés, des pré-retraités et des agents des collectivités locales. Enfin, il est rappelé que l'Etat contribuera à l'équilibre de la Sécurité sociale en prenant à sa charge l'allocation aux adultes handicapés.

Les dispositions législatives nécessaires à la mise en œuvre de ce programme font l'objet d'un projet de loi qui a été adopté par le conseil des ministres.

● **FONDS DE SOLIDARITÉ POUR L'EMPLOI.**

Le conseil des ministres a adopté un projet de loi instituant une contribution de solidarité exceptionnelle qui sera versée à un fonds de solidarité pour l'emploi. Feront l'objet de ce prélèvement les salariés du secteur public qui bénéficient de la sécurité de l'emploi (agents de l'Etat, des collectivités locales, des établissements publics) à l'exception de ceux dont les revenus sont inférieurs à 1,3 fois le SMIC.

L'effort de solidarité des autres catégories professionnelles sera affecté à leur propre régime social pour tenir compte du caractère spécifique de leurs activités. Le taux de cette contribution sera de 1 % de la rémunération brute.

Il appartient désormais aux partenaires sociaux de prendre les mesures nécessaires afin d'assurer l'équilibre et la continuité du régime dont ils ont la charge.

● **RÈGLEMENT DE CERTAINES CONSÉQUENCES DES ÉVÉNEMENTS D'AFRIQUE DU NORD.**

Conformément aux engagements du président de la République, le conseil des ministres a adopté, sur le rapport du secrétaire d'Etat chargé des rapatriés, un projet de loi qui a pour objet d'effacer, au-delà de l'amnistie pénale déjà réalisée, les conséquences de toute nature des événements d'Afrique du Nord.

Les fonctionnaires, les magistrats, les militaires et les autres agents pu-

A l'École nationale d'administration

Tous les élèves de « Solidarité » ne sont pas... solidaires

A la suite de la remise à M. Le Pors, ministre délégué de la fonction publique, lors de sa visite à l'École nationale d'administration d'une motion des élèves (*le Monde* du 30 septembre), M. Guibert, secrétaire de la section C.F.D.T. de l'école, a publié le communiqué suivant :

« *La C.F.D.T. ENA dément formellement que l'ensemble des délégués élus sur sa liste aient donné leur appui à la motion rédigée par d'autres délégués de la promotion « Solidarité » et parue dans* le Monde *daté du 30 septembre.*

» *La majorité de ses représentants n'a, en effet, pas participé à l'élaboration de ce texte et ne se sent en aucune manière liée par lui. La section C.F.D.T. de l'ENA, commune à l'ensemble des promotions actuellement à l'école, réaffirme sa position sur la troisième voie qu'elle a fait connaître dès le 23 septembre. Elle se prononce en faveur du nouveau mode de recrutement prévu, qui devrait permettre une démocratisation de l'école et une ouverture accrue de l'administration, tout en demandant des garanties et précisions supplémentaires sur les modalités de sélection des candidats, l'organisatin du concours et l'intégration de nouveaux élèves à la scolarité.* »

[N.D.L.R. — La motion en question avait été adopté lundi 27 septembre au cours d'une réunion de la « délégation » des élèves de la promotion « Solidarité » à laquelle participaient deux des trois délégués C.F.D.T. (le troisième étant en voyage à l'étranger), les deux délégués F.O. et un des trois délégués de la liste « indépendante ».

Ce texte avait été remis le mardi à la direction de l'école pour transmission au ministre avant sa visite du même jour.]

● *M. Georges Marchais* a quitté, jeudi 30 septembre, l'hôpital Lariboisière, à Paris, où il était entré, le 25 septembre, pour un bilan de santé (*le Monde* du 28 septembre). Le secrétariat de M. Marchais a précisé, mercredi, que le secrétaire général du P.C.F. devait « *reprendre normalement ses activités* » dès sa sortie de l'hôpital et assister, jeudi soir, à une réception à l'ambassade de Chine.

Le Monde

LIVRES

Georges Navel ou la mémoire fraternelle

GEORGES NAVEL fut une découverte de l'après-guerre, avec son admirable *Travaux* (1), publié en 1945 et préfacé par le professeur Géraldy. *Il y contait* des moments de sa vie et peignait des hommes au travail, du terrassier au coupeur de lavande. Dans tous ses livres, à l'exception de *Sable et limon* (2), recueil de sa correspondance avec le philosophe Bernard Groethuysen, Navel, riche de mille expériences, s'est inspiré de sa biographie. Ainsi dans *Parcours* (3), dans *Chacun son royaume* (4) et, maintenant, dans *Passages*.

L'engouement que portent quelques-uns à l'œuvre d'un auteur qui n'a jamais été à la mode, qui publie un livre tous les cinq ou dix ans, surprend heureusement. D'autant que les écrivains autodidactes font souvent l'effet de personnages égarés dans l'aristocratique république des lettres s'ils ne se comportent pas en Petit Chose méritant.

Georges Navel est simplement un écrivain. Qu'il soit un autodidacte d'origine ouvrière signifie peu en soi, qu'il ait été ajusteur, terrassier, maçon, camelot, jardinier, apiculteur, correcteur de presse, etc., témoigne seulement d'un goût vif pour la liberté, d'une recherche incessante de terres moins arides. Cet ancien militant n'écrit pas non plus de livres « vengeurs » ou inspirés par une doctrine rédemptrice. D'un livre à l'autre, puisant inlassablement dans ses souvenirs, ce chroniqueur des menus faits retient le geste précis, l'attitude juste, le détail exact. Son écriture classique est à la limite de la banalité, mais il naît de cette extrême simplicité, dont on imagine la longue patience qu'elle a exigée, un murmure poétique, un délicat enchantement.

Bien que dans tous ses livres Navel parle de lui, de ses compagnons prolétaires, de ses amis syndicalistes libertaires, le véritable héros de son œuvre est le travail.

BERNARD ALLIOT.

(1) Stock, disponible en poche « Folio ».
(2) Gallimard, 1952.
(3) Gallimard, 1950.
(4) Gallimard, 1960.

(Lire la suite page 12.)

DEUX REVENANTS

Le bienheureux Henri Pollès

Henri Pollès ? Son ancien éditeur le croyait mort. Comme Gadenne ou Guérin. Mais c'est comme Cailleux qu'il revient, après dix-huit ans d'absence, avec un roman de sept cents pages, « Sur le fleuve de sang vient parfois un beau navire », bousculant les livres de cette rentrée. De 1934 à 1964, il avait publié, presque exclusivement chez Gallimard, six romans, trois « journaux » et quelques essais politiques.

A soixante-treize ans, Pollès est aussi svelte et facétieux qu'un jeune homme et, entre deux parties de ping-pong dans le jardin de sa maison de Brunoy, il a improvisé, pour nous, un supplément de son « recettier du bonheur », le « Journal d'un homme heureux » (1953).

« Vous avez eu des débuts éclatants en 1932 avec Sophie de Tréguier.

— Tout a été trop facile. J'arrivais de Nantes, une licence de philo en poche, soi-disant pour préparer l'agrégation. Gallimard et Rieder ont accepté le manuscrit ! Deux jours après la sortie du livre, Arland, qui est resté mon ami, m'écrivit une lettre très chaleureuse. Puis il y eut un bel article de Brasillach dans *l'Action française*. J'étais porté par la gloire, auréolé d'une sorte de pureté dont, avec le recul, j'ai compris le côté louche. Benjamin Crémieux, que j'appelais l' « oncle Ben », me fit donner le Prix populiste.

— Vous avez manqué plusieurs fois le Goncourt. Et d'abord en 1945 pour Toute guerre se fait la nuit. *Plus tard, on a reparlé encore de vous quand a paru* Amour, ma douce mort, *en 1963.*

— Pour *Toute guerre se fait la nuit*, *Vendredi* m'avait envoyé en Espagne pour couvrir la guerre. J'aurais voulu, comme H. G. Wells, aller dans les deux camps, mais ce ne fut pas possible. *Toute guerre* est donc un reportage subjectif où il y a pas mal de choses inventées. On l'a comparé, à tort selon moi, avec *l'Espoir* et *Pour qui sonne le glas*. J'y exprime, en effet, mon point de vue, à l'écart de toutes les tendances, proche seulement de cette « énième Internationale » que j'ai fondée en rêve et dont je suis le seul adhérent. *Toute guerre se fait la nuit* a été imprimé en 1939 et Gallimard a brusquement renoncé à le mettre en vente. Tous les exemplaires ont été cachés et le livre n'est sorti qu'après la fin de la guerre en 1945. Je tiens beaucoup à ce roman. J'ai écrit récemment à Gallimard pour leur souffler de le reprendre en édition de poche. Ils ne m'ont pas répondu.

— Vous avez composé ensuite deux « romans infinis », dont l'un, La chair des innocents est le festin des dieux, *est inédit, l'autre,* Les drapeaux habillent mal, *ayant été publié à compte d'auteur.*

— J'écris depuis toujours et j'entasse des livres. C'est même devenu mon métier, puisque j'ai été bouquiniste pendant presque quarante ans. Vous avez visité les trois étages de ma maison. Ils ressemblent tout à fait à ma littérature et mon jardin n'a rien d'un jardin à la française. Je suis pour la profusion. Je me range dans la catégorie des graphomanes, comme Sartre, dont on n'arrête pas de retrouver des manuscrits depuis qu'il est mort, comme Saint-Exupéry... J'ai vu, avant la guerre, deux malles remplies de pages de lui. Les Allemands ont pillé la maison où elles se trouvaient et l'on n'en a plus jamais entendu parler.

(Lire la suite page 12.)



(Dessin de Bérénice CLEEVE.)

le feuilleton

« UN CANIBALE TRÈS CONVENABLE » d'Olivier Todd

Vocations indécises

LES jeunes, dit-on, n'ont plus des vocations aussi impérieuses et ardentes qu'autrefois. Parbleu ! On les comprend de réfréner un enthousiasme dont la capacité n'a sûrement pas fléchi. La génération précédente a oublié la chance que représentait son époque, à cet égard : on n'héritait plus du métier paternel, comme avant l'ère industrielle, et on était encore assuré d'achever sa vie dans la branche où on l'avait commencée. Depuis une trentaine d'années, et chaque année davantage, le marché du travail, ainsi que l'évolution accélérée des techniques et des mœurs, exposent les adolescents à ne pas pouvoir exercer la profession choisie, à en changer plusieurs fois, ou à la voir se transformer du tout au tout. Quand la déception devient à ce point inéluctable, n'est-ce pas sagesse de s'interdire le rêve ?

J'ai cru d'abord que le héros d'*Un cannibale très convenable*, le dernier roman d'Olivier Todd, n'était qu'un cas pathologique d'indécision, dans une profession, le journalisme, où ils ne manquent pas. Mais le livre une fois refermé, je me

par Bertrand Poirot-Delpech

demande si cet universitaire, glissant de projets littéraires impérissables au reportage vite oublié, pour finir dans l'espèce de « show-biz » politisé qu'est la télévision, même américaine, je me demande si cette apparente réussite, bâtie sur des velléités et des renoncements, n'était pas un signe des temps.

THOMAS, c'est son nom, est prédestiné à l'écartèlement. Par sa mère, sa grand-mère surtout, il est français ; par son père, il est américain de Californie. La sagesse populaire veut qu'être bilingue constitue un atout dans la vie. Dans un *curriculum*, peut-être, et pour briller en langues romanes, la spécialité de Thomas à l'université de Los Angeles ; mais au cœur de soi-même, là où émotions et pensées cherchent des mots pour naître, c'est un handicap de se heurter à deux vocables que sépare un océan de sens. Thomas se dit cosmopolite, pour se rassurer : mais si sa patrie, c'était l'hésitation ?

Autre idée reçue : une bonne guerre, voire une sale guerre, aurait le don de guérir pareils déchirements. Il apparaît plutôt que cela les exacerbe. Mobilisé au Vietnam, Thomas, c'est vrai, ne se demande plus, comme à l'université, s'il vaut mieux achever sa thèse sur Eliot ou s'essayer au reportage sur les drogués de Venice. Il découvre soudain la priorité absolue : sauver sa peau. Cette obsession commune crée entre les combattants une netteté de rapports que l'intellectuel californien n'est pas loin de préférer aux subtilités de l'arrière où à la casuistique des reporters européens. Quand des copains tombent, comme le Noir Pitch, la recherche de la vérité et les jugements moraux sur les camps en présence semblent un luxe insolent.

Seule consolation pour Thomas, devenu chargé de presse à Saigon : l'amour de la Française Mathilde, avec qui il partage des nuits goulues et un même agacement contre les romans de Malraux...

DE sa guerre, Thomas rapporte à Los Angeles la dépression réglementaire, l'horreur des opinions tranchées, du militantisme coupé du réel, et une instabilité accrue. Boursier à l'université *Corpus Christi* de Cambridge (Angleterre), il songe à une carrière de chercheur. Il engrange des notes sur Eliot. Mais il s'aperçoit que les livres prennent un sens très relatif en fonction du lieu et du moment où on les lit. Relu sous les bombes de Da Nang, l'*Hamlet* de Laforgue revêtait une signification bien particulière. De là à penser que la lecture ne vaut pas la vie et les voyages, il n'y a qu'un pas.

Thomas le franchit, l'amour aidant. Il s'agit cette fois d'une étudiante en philosophie, une certaine Kate, avec qui, entre deux étreintes sur la moquette, Thomas parle de ce qui passionne tous les amoureux : Dieu, les gâteaux à la crème, le libre arbitre, les antipodes.

Après un périple qui les conduit à Paris, à Venise sur les traces de Pound, à Florence, à Gênes, ils rentrent se marier à Los Angeles. Un fils leur naît. Thomas enseigne de nouveau, travaille à une thèse sur les influences françaises chez Eliot, songe à une œuvre plus personnelle, à une pièce, peut-être... Mais la tentation du journalisme reprend le dessus. Il interviewe Miller, Bradbury. Son ménage n'allant plus guère, il accepte de devenir correspondant à Paris d'un grand quotidien de la côte Ouest.

(Lire la suite page 11.)

Drogue et sexe aux États-Unis

● L'étonnante confession de Marie-Gisèle Landes-Fuss

LA saison, qui décidément s'annonce bien, nous apporte un roman extraordinaire, aussi étonnant que son titre qui n'en finit pas : *Une baraque rouge et moche comme tout, à Venice, Amérique...* Il vient d'une femme à peu près inconnue, quoiqu'elle soit journaliste et qu'elle ait fait ses débuts en 1958 chez Gallimard avec *le Grand Homme gris*. Mais un premier roman publié il y a vingt-quatre ans, sans qu'aucun autre le suive, ne peut assurer, même s'il est de qualité, la notoriété à son auteur, qui signait alors Marie-Gisèle Landes. C'était à travers une histoire, un milieu à la Sagan, une version moderne mais d'une facture très classique de *On ne badine pas avec l'amour* : un divertissement qui tournait à la tragédie.

Il s'agit aujourd'hui de bien autre chose : d'un document, d'une confession, d'une descente aux enfers qui mène à une libération et, par le ton, la composition, la justesse poétique de l'expression, la patte, d'une œuvre qu'on peut assurément qualifier de littéraire, à condition de ne pas réduire la littérature au beau style, à la langue châtiée, aux jeux subtils et gratuits d'une imagination et d'une fantaisie. Dans ce cas, que ferait-on de Céline ?

Car c'est à lui qu'on pense durant ce voyage au bout de la drogue que relate *Une baraque rouge et moche...* — roman immobile et furieuse équipée intérieure — et qui se déroule le long d'une plage californienne dans un centre de réhabilitation comme seule l'Amérique peut en concevoir. Dieu merci, ni l'auteur ni l'éditeur ne se prévalent de ce parrainage si souvent et si abusivement invoqué dans les prières d'insérer d'aujourd'hui.

Mieux vaut que la référence s'impose d'elle-même. A cause de ce mélange d'authenticité et d'art qui tout ensemble marque cette autobiographie libre et hardie ; à cause des épaves humaines qui la hantent et du traitement comique, dur et pourtant si tendre que l'écrivain applique à leur misère et à la sienne ; à cause de sa morale subversive et exigeante. Mais il y a, je crois, plus de bonté profonde chez Marie-Gisèle Landes-Fuss que chez Céline, une confiance plus grande faite à l'homme et à la vie.

Qu'est-ce qui va pousser la narratrice, cette Française de trente-six ans, aventureuse et paumée — elle se drogue depuis quinze ans avec des pilules qu'elle appelle ses *« petites chéries »* — qui débarque un beau matin pour d'anodines vacances sur la plage poisseuse de Venice, aux abords de Los Angeles, qu'est-ce qui va la pousser à chercher refuge dans la bâtisse rébarbative qui se dresse au milieu du ghetto de la drogue ? La honte ? Dans les camés de la plage, elle a vu son image. La peur ? Les pilules américaines lui ont causé quelques ennuis. La lassitude de sa dépendance ? Elle s'est toujours dit qu'elle pourrait la rompre quand elle voudrait.

Mais pourquoi cette fois-là ? Nous n'en saurons pas plus qu'elle, qui ne cesse de s'interroger là-dessus, une fois entrée dans la baraque et toujours tentée d'en sortir. Elle y restera un an et nous avec elle, le temps de son livre. Nous la suivrons d'abord dans la « dérouille » que lui inflige le sevrage immédiat, puis dans les exercices que cette cure très particulière lui impose : travaux ménagers épuisants, rythme de vie endiablé, violentes séances de groupe où les pensionnaires se disent leurs quatre vérités pour apprendre à se connaître et à se supporter. Boulot pour les muscles et boulot pour l'âme. Enfin, nous la verrons traverser une belle histoire d'amour, malheureuse et osée, avec un de ses camarades noirs, trop détérioré pour partager sa passion.

Une curieuse ascèse

Le règlement du centre, qui encourage et enregistre les rapports sexuels entre les camés sans came n'interdit-il pas que des couples se forment dans la maison ? Il faut « baiser », oui, mais ne pas se fixer sur un seul partenaire. Le monstrueux poussah qui règne sur cet univers, ancien drogué que ses pensionnaires aiment comme un père, et son brutal adjoint, qui se prénomme lui-même « le nazi », sépareront les amants. L'épreuve sera fatale pour lui, qui s'enfuira, et bénéfique pour elle, qui ira jusqu'à la guérison.

C'est d'ailleurs elle et elle seule qui occupe le centre du roman malgré ces soixante loques qui s'agitent autour d'elle. Il faut faire un effort pour les reconnaître, les distinguer. C'est peut-être une des faiblesses romanesques de l'œuvre, où s'affirme pourtant une telle puissance de vie, une telle intensité dramatique, une si étonnante lucidité, que, comme l'auteur, on sort métamorphosé, purgé, décapé de sa lecture.

Curieuse ascèse que propose cette *Baraque rouge et moche*, où parmi des tarés on découvre la communion entre les êtres, le bienfait des interdits, la force morale de la discipline et même de la violence faite, pour son bien, à autrui. Il fallait un fichu talent pour éviter les écueils que pouvait susciter une telle entreprise. Marie-Gisèle Landes-Fuss le possède, non seulement parce qu'elle sait faire voir en des raccourcis savoureux un monde exotique, mais parce que, descendue au fond d'elle-même, elle participe de toute son âme à ce monde-là.

Il y a quelque chose de religieux dans ce livre scabreux et si actuel sur le sexe et la drogue.

JACQUELINE PIATIER.

★ « UNE BARAQUE ROUGE ET MOCHE COMME TOUT, A VENICE, AMERIQUE... ». Gallimard. 225 p., 62 F.



la vie littéraire

Claudel à Brangues.

Nous avons étudié à Brangues l'énorme correspondance de Claudel, cet océan où l'on se noie, bien qu'une très grande partie en ait été bue par les sables qui ne la rendront sans doute jamais tout entière.

Mais c'était une manière comme une autre de le rendre présent, une fois de plus en ce début de septembre, dans ce paysage qu'il a beaucoup contemplé et beaucoup aimé, bien qu'il ne fût pas son paysage natal. Cet imposant château, d'où l'on voit s'ouvrir au pied du Jura la vallée du Rhône avec des arbres centenaires, est-ce assez claudélien ? Et ces puissantes lettres, presque inconnues, que, dans le tonnerre et le déluge de la dernière matinée, nous lut, sans lumière et sans micro, Joseph Boly, de Belgique, quelle découverte !

Il ne faut pourtant oublier personne, car ces trois journées furent particulièrement denses. Ni Jean-Hervé Donnard, de l'université de Grenoble, président de la Société des amis de Brangues, qui les a pensées et ordonnées ; ni les recteurs Mallet et Antoine, le professeur Anglès, qui jouèrent si parfaitement Claudel, Gide et Suarès ; ni MM. Pierre de Gaulmyn et Alain Rivière, qui ressuscitèrent Jacques Rivière ; ni Marie-Hélène Dasté, ni Madeleine Milhaud, ni l'étourdissant et toujours jeune Jean-Louis Barrault qui, pour nous, s'était quelques heures arraché à son théâtre ; ni Michel Malicet, qui évoqua la grande figure de Louis Massignon ; ni la famille qui réussissait à mettre dans cette nombreuse réunion je ne sais quoi d'intime et de familier. Grâce à eux, on était à Brangues avec Claudel, et ce ne fut point là le moindre charme de ces journées pleines d'entrain et de chaleur. Tout cela, bien entendu, favorisant une discussion franche et animée, d'où la critique ne fut jamais absente. — JACQUES MADAULE.

Philippe Sollers quitte Le Seuil.

Philippe Sollers a fait connaître aux éditions du Seuil, qui ont publié toute son œuvre depuis *Une curieuse solitude* jusqu'au récent *Paradis*, qu'il souhaitait reprendre sa liberté comme auteur. Il aurait l'intention de donner aux éditions Gallimard son prochain roman, *Femmes*, que l'on dit d'inspiration autobiographique et d'une facture beaucoup plus accessible que celle de ses précédents ouvrages.

Le sort de la revue *Tel quel*, fondée au Seuil en 1960 et dont Sollers s'occupait activement, ainsi que celui de la collection qui en dépendait ne sont pas réglés pour l'instant, le titre de la revue étant propriété commune des éditions du Seuil et de l'équipe rédactionnelle.

Ajar contre les Sternberg ?

Dans une lettre ouverte au *Matin*, Jacques Sternberg dément être l'auteur de *l'An prochain à Auschwitz*, un roman paru il y a quinze jours (*le Monde* du 10 septembre) sous la signature de Lionel Marek.

Il répond ainsi aux hypothèses émises dans *le Matin des livres* du 29 septembre, où, sous le titre « Une nouvelle affaire Ajar », le journal s'interroge : « *Un Sternberg peut-il en cacher un autre ?* » Point de départ de cette « affaire », la découverte de la véritable identité de Lionel Marek : il s'appelle Jean-Paul Sternberg, c'est le fils de Jacques Sternberg.

« *Tout écrivain a le droit de prendre un pseudonyme,* répond Marek ; *je ne suis pas, que je sache, le premier. Je n'avais pas envie de mêler mon père à cette histoire.* » Le manuscrit avait été remis par Jacques Sternberg à un ami qui travaille chez Denoël, Michel Bernard. Celui-ci l'a transmis à Gérard Bourgadier, qui a pris immédiatement la décision de le publier. Michel Bernard est formel : « *Je connais trop bien les romans de Jacques Sternberg pour avoir eu le moindre doute sur la paternité de ce roman.* »

Chez Denoël, on se déclare attristé par cette publicité d'un goût particulier. S'il n'y a pas de nouvelle affaire Ajar, il y a, en revanche, les retombées de l'affaire Ajar, la vraie, sur un fils qui tente de faire sa propre vie d'écrivain, et sur un père qui écrit au *Matin* : « *J'ai horreur des numéros de duettistes père et fils. Quant à l'emploi d'un pseudonyme, on me l'a parfois conseillé, pour* l'Anonyme *notamment, qui a déçu les critiques me connaissant trop bien — j'avais fait mieux déjà (...). Tricher de cette façon m'aurait paru répugnant. Je veux bien être un maudit de la littérature, je refuse d'être un truqueur. De plus, je n'aurais pu signer* l'An prochain à Auschwitz *pour la bonne raison que j'aurais été incapable de l'écrire. D'abord, je n'aurais jamais pensé à ce sujet parce que je n'ai jamais fait la moindre allusion à un problème quelconque de racines ou de judéité : je n'ai, en effet, que des problèmes d'insecte planétaire qui ne pense qu'à sa survie, rien de plus.* » Suite et fin peut-être vendredi : Lionel Marek sera à « Apostrophes ».

GENEVIEVE BRISAC.

Cinq ans de *Poésie*

Au sommaire de la revue *Poésie*, dont le vingt-deuxième numéro est paru le 15 septembre, se trouve un texte étonnant d'Ezra Pound : *Canto LXXXV*, un recueil commenté de citations du *Chou King*, ce poème épique traitant des rapports entre les peuples et leurs souverains et transmis sous l'autorité de Confucius.

On peut y lire par ailleurs l'habituel mélange de poèmes français ou étrangers et de textes théoriques qui fait la spécificité de *Poésie*. Au sommaire, on retrouve les noms de Jacques Roubaud, John Montague, Bernard Dubourg, etc.

La revue de Michel Deguy existe depuis cinq ans. La couverture marquée du & que les fondateurs distinguaient au milieu du mot « *Poêsie* » n'a pas bougé. La revue se veut toujours placée sous ce signe, cet idéogramme « *qui symbolise l'instabilité, la nouveauté, la place faite aux rapports, aux interactions (...), le travail de disjonction et de conjonction de l'écriture poétique* ».

Au fil des ans, le comité de rédaction s'est élargi. Aux quatre du début (Robert Davreu, Michel Deguy, Alain Duault, Jacques Roubaud) sont venus se joindre Jean-Paul Amunatéguy, Michel Chaillou, Max Loreau et Claude Mouchard. Et *Poésie* reste une revue de recherches poétiques ambitieuse et accessible, nourrie aux sources des mythologies du monde entier, de culture gréco-latine, des textes d'Orient et de Chine, ou, tout aussi bien, du Mexique ancien, comme ces vers rassemblés par Robert Marteau pour le numéro 16 :

« Nous avons combattu adossés aux murailles d'adobe,
Mais notre héritage était un filet fait de trous. »

G. B.

★ *Poésie*, n° 22. Editions Eugène Belin, 60 F.

vient de paraître

Romans

JEAN ANGLADE : *le Pays oublié.* — Jean Anglade écrit à Baptiste Pascal, héros d'un de ses romans, *le Voleur de coloquintes*, pour le convaincre de revenir au pays de ses ancêtres : l'Auvergne. Ces lettres à un personnage imaginaire donnent l'occasion à leur auteur d'évoquer les réalités nouvelles de sa province. (Hachette, 300 p., 69 F.)

SIMONE BALAZARD : *le Château des tortues.* — Dans un manoir du siècle dernier, un homme entretient un curieux rapport amoureux avec une créature de rêve. Mais l'amour figure-t-il au programme quand la vie est assistée par un ordinateur ? (Flammarion, 294 p., 70 F.)

GEORGES THINES : *les Vacances de Rocroi.* — Un lycéen en vacances dans Rocroi, soumise au couvre-feu de l'occupation, rencontre la bien-aimée dans une atmosphère mi-réelle, mi-onirique. (Balland, 188 p., 59 F.)

JEAN-JACQUES GAUTIER : *Une amitié tenace.* — Une lettre donne un sens nouveau au suicide d'une femme. C'est alors l'affrontement entre le veuf et le criminel. Criminel ou victime... (Plon, 218 p., 58 F.)

Mémoires

RAYMONDE VINCENT : *Le temps d'apprendre à vivre.* — L'itinéraire étroitement mêlé et ponctué de séparations d'une petite paysanne illettrée qui devint écrivain et d'un jeune intellectuel passionné de romantisme allemand : celui de Raymonde Vincent et d'Albert Béguin. (Julliard, 330 p., 70 F.)

Biographie

GENEVIEVE BEAUVARLET : *Boris Vian.* — Une biographie du Bison ravi, une de plus, et ce n'est sûrement pas la dernière. (Hachette, 232 p., 68 F).

Essais

ANDRE FROSSARD : *la Baleine et le ricin.* — L'auteur de *Dieu existe, je l'ai rencontré* s'interroge sur mai 68 à la lumière de mai 1981. (Fayard, 216 p., 54 F).

JEAN MAUGUE : *les Dents agacées.* — Un compagnon d'études de Sartre, Lévi-Strauss, Aron, retrace son itinéraire, qui l'a mené au Brésil, en Argentine et au Canada, toujours préoccupé des sciences humaines (Buchet-Chastel, 238 p., 70 F.)

Sciences humaines

MARC AUGE : *Génie du paganisme.* — Une exploration de la dimension rituelle du paganisme par un anthropologue sensible à l'allégresse renouvelée des polythéismes. (Ed. Gallimard, 336 p., 92 F.)

Document

RICHARD HAMMER : *Vatican Connection.* — Une enquête sur l'escroquerie montée à partir de 1972 par un groupe de la mafia américaine pour répandre sur le marché financier américain de fausses obligations. Le titre déborde très largement le sujet : l'implication d'autorités du Vatican, piégées par les escrocs, n'occupe en effet qu'une quarantaine de pages sur trois cents. Traduit de l'américain par J.-P. Carasso. (Balland, 318 p., 79 F.)

en poche

Barnabooth, le millionnaire

GRACE à Valery Larbaud, l'occasion nous est donnée de fréquenter un jeune millionnaire : Arcibaldo Olson Barnabooth, vingt-trois ans, originaire d'Amérique du Sud, indifférent à son immense fortune, absolument libre de vivre où il veut et comme il veut, souverainement désinvolte et d'une clairvoyance telle, à l'exception de ses affaires de cœur, que c'est à regret qu'on quitte un personnage si singulier.

Barnabooth tient son journal, qui débute à Florence, le 11 avril 1910. Il est encore à l'âge où l'on cherche à voir clair en soi-même, mais il est déjà trop subtil pour céder aux mirages d'une quelconque transparence psychologique. Il sait que, lorsque nous croyons analyser notre caractère, « *nous créons en réalité de toutes pièces un personnage de roman, auquel nous ne donnons même pas nos véritables inclinations* ».

Barnabooth l'a appris à ses dépens : il n'est pas facile d'être multimillionnaire ; on ne cesse d'étaler sous votre nez la misère du monde et de vous reprocher la morgue de votre caste. Quoi que vous fassiez, on vous renvoie à vos milliards, sans même vous laisser le temps de vous excuser un peu, de prouver que vous pouvez être autre chose qu'un jeune niais ou qu'un oisif cosmopolite. Alors, vous vous prenez à les haïr, ces « infâmes pauvres », cette « puante canaille ». Et quand vous apprenez qu'une famille entière vient de mourir de faim, vous poussez des cris de joie.

Barnabooth ne cache pas ses sentiments ; il observe ironiquement combien le luxe dans lequel il vit bouleverse l'âme des petits-bourgeois et suscite un mépris plein de colère chez les avaricieux. Il se moque enfin de l'hypocrisie des diatribes contre l'ordre social, la vertu, la respectabilité bourgeoise, qui, « *elles, n'émeuvent,* écrit-il, *jamais les malins qui savent qu'il n'y a qu'un grand fait : l'argent* ».

ROLAND JACCARD.

★ A.O. BARNABOOTH, de Valery Larbaud, « L'imaginaire ». Ed. Gallimard, 231 pages, 24 francs.

● *Poète et résistant à la dictature des colonels grecs, Alekos Panagoulis mourut assassiné. Inspirée par l'amour-passion, Oriana Fallaci évoque le poète symbole vivant de liberté dans* Un homme. *Document implacable contre le totalitarisme et chant funèbre à la fois, l'ouvrage, publié l'année dernière chez Grasset, est repris en « Livre de poche », dans le texte français établi par Bruno Granozio et Denis Bourgeois.*

● *Quatre nouvelles de Nicolas Leskov (1831-1895) :* Lady Macbeth au village, *qui donne le titre à l'ouvrage,* l'Ange scellé, le Vagabond enchanté *et le* Chasse-Diable, *composent le recueil que publie « Folio ». Dans une préface, Jean-Claude Marcadé éclaire cet écrivain méconnu qui « a suivi intimement la vie du peuple et a montré qu'il avait sa tragédie ». Traduit par Boris de Schloezer, l'ouvrage est complété par une chronologie et des notices de Sylvie Luneau.*

en bref

● **DOCUMENTS**, revue des questions allemandes, dirigée par René Wintzen, consacre son numéro de septembre à « La littérature féminine allemande d'aujourd'hui ».

L'ensemble de textes (proses et poèmes) rassemblés par Elisabeth Endres constitue une passionnante anthologie de la littérature féminine allemande sur le thème du droit à la différence et réunit une trentaine d'auteurs des deux Allemagnes. (Documents, 58, rue de Laborde, 75008 Paris. — Le numéro : 30 F).

● **UNE NOUVELLE MAISON D'EDITION : ALESIA.** — La maison Garnier, l'un des plus anciens éditeurs français, veut publier parallèlement à sa production traditionnelle, des textes différents. Aussi a-t-elle créé une filiale, Alésia, dirigée par Bernard Versano, directeur général des Editions Garnier. Jean-Jacques Pauvert, qui assure maintenant la direction éditoriale des Editions Garnier, en sera le conseiller littéraire. Alésia accueillera romans, documents, essais. Elle est déjà présente dans cette rentrée littéraire avec les romans de Boris Schreiber, « l'Organeau » ; Mustapha Tlili, « Gloire des Sables », et un pamphlet de Sophie Chauveau sur l'homme de quarante ans : « Débandade ». (19, rue des Plantes, 75014 Paris, tél. (1) 540-98-15.)

● **LA FOIRE DU LIVRE AU FORMAT DE POCHE DE NOGENT-SUR-MARNE** se tiendra dimanche 3 octobre, sous le pavillon Baltard, comme chaque année. Les principales maisons d'édition publiant dans ce format seront présentes au pavillon et soixante auteurs s'y retrouveront. L'an dernier, plus de 15 000 « poches » ont été vendus, indiquent les organisateurs. (De 14 à 19 heures, entrée gratuit.)

● **L'ŒUVRE COMPLÈTE DE L'ECRIVAIN FRANÇOIS MITTERRAND** a été réunie par les Editions Rencontre (18, chemin d'Entre-Bois, 1018 Lausanne). Treize volumes reliés sont ainsi proposés par ce club de livres. Chaque volume est vendu 55 F (plus frais d'envoi). Pour inaugurer la collection, l'éditeur offre en cadeau « la Paille et le Grain » avec l'achat d' « Ici et maintenant ».

● **LE FOND, D'ALFRED EIBEL,** est diffusé désormais par Semios, 212, boulevard de La Villette, 75019 Paris. Tél. : 607-54-15), entreprise spécialisée dans les publications scientifiques et pratiquant la vente directe aux particuliers.

● **RECTIFICATIF.** — C'est le 2 octobre que seront vendus aux enchères, à Monte-Carlo, les inédits de Valéry, et non pas le 7 octobre, comme nous l'avons indiqué par erreur dans « le Monde des livres » du 24 septembre.

romans

Les mirages de Gilbert Toulouse

● *Sur fond de Sahara et de Polisario.*

DES images hallucinatoires et le langage baroque de Gilbert Toulouse convenaient parfaitement à son premier roman, *Un été au Mexique* : il y avait une heureuse osmose entre ce pays mystérieux et les cheminements explosifs du romancier. Les sept romans qui suivirent n'ont pas réussi à s'imposer car, changeant de latitude, ils arboraient avec difficulté leurs excroissances, leurs excès, leur faconde.

Sans que ces défauts aient disparu, *le Mercenaire*, retrouve une sorte de grâce volubile, dans la mesure où l'intrigue se situe en une région du monde où tout est insolation, démesure, sentiments exacerbés : les confins du Sahara. Le manque de sobriété et une fâcheuse tendance à en dire trop — bref, le tempérament de Gilbert Toulouse — s'accommodent de la couleur locale. De surcroît, l'histoire est belle et ambiguë, comme un récit des *Mille et Une Nuits*, où se serait glissé quelque Tartarin en mal d'identité.

Marc est un journaliste aux affres intérieures nombreuses, qui va au Maroc attiré par l'aventure, et sans doute par un besoin de justifier à ses yeux le peu qu'il est. Dans une atmosphère survoltée — et remarquablement rendue, — il se trouve en présence d'une guerre civile : le Polisario s'empare de lui.

Ses errances, jusqu'ici assez oiseuses, se transforment en une nécessité de tous les instants. Participer à un conflit, c'est oublier ses propres conflits sans envergure. Face au danger, il accède à des dimensions psychiques acceptables. Marc n'est pas une victime : il sait prendre le dessus sur lui-même et observer tout un peuple, respectable, colorié, irrésistible. Se convertit-il à une cause qui, à l'origine, n'est pas la sienne ?

Ici intervient un ascendant d'ordre psychique ou psychanalytique : un mercenaire, Mann, s'impose à lui, en tant que directeur de conscience, mais aussi comme épouvantail. Admirer, n'est-ce pas aussi se substituer à l'être qu'on admire ? Les mirages du Sahara permettent des mirages de l'âme. Les rapports, d'incertains, deviennent aveuglants : rien n'est normal par 40° à l'ombre. La mort de Mann ne résout rien, sauf que Marc se trouve devant une manière de devoir, qu'il s'impose à lui-même : ressembler à Mann, puisque celui-ci lui était supérieur à tous les points de vue. La morale pourrait ne pas admettre d'autres prolongements à cette rageuse quête de soi-même, et nous aurions assisté au lent développement de Marc, enfin libéré de sa médiocrité.

C'est mal connaître la malice et les ressources de Gilbert Toulouse. Tenté par l'absolu ou, du moins, par le dépassement de soi, Marc redevient bien vite le petit journaliste minable qu'il a toujours été. Il ne mérite pas un sort au-delà du commun. Il a découvert que Mann tenait un journal intime.

Ce document reflet d'une vie, il s'en empare, et va le publier sous son nom. Il se vengera ainsi d'avoir connu la tentation de la grandeur. Sa vie sera un mensonge : peut-être un mensonge profitable. Le sublime, un instant entrevu, sombre dans le dérisoire. Les faux héros sont plus vite fatigués que les vrais. Sous la volubilité de Gilbert Toulouse, un drame superbe nous attend.

ALAIN BOSQUET.

★ LE MERCENAIRE, de Gilbert Toulouse. Belfond. 272 p., 59 F.

Vocations indécises

(Suite de la page 9.)

NOUS sommes en 1968. Comme les Français ont eu tendance à l'oublier, le mois de mai de cette année-là était « *aussi* » celui des négociations entre Vietnamiens et Américains. C'est l'occasion pour Thomas, et pour l'auteur, de remettre en perspective ces pourparlers et les barricades du quartier Latin. L'occasion, aussi, de retrouver la Mathilde de Saigon.

Partagé entre deux continents, deux femmes, deux appréciations de l'actualité, deux conceptions du journalisme, Thomas ne sait plus où est la vérité, la sienne comme celle des autres. Il ne sait plus comment raconter l'Odéon en folie aux Californiens, ni Mathilde à Kate, ni Kate à Mathilde. Quelle femme préfère-t-il ? Dans quelle langue s'exprimer ? Sur quelle distance écrire, celle des articles ou d'un livre personnel ? Cet « atermoiement général » dont parle Kafka le fait retomber dans une adolescence qu'il n'a jamais quittée tout à fait. Ni les mensonges des pacifistes rencontrés à Paris, ni ses séjours pâteux en Afrique et en Provence ne le retiennent sur la pente d'une régression narcissique et navrée.

La télévision l'enfonce un peu plus, en dépit d'apparences flatteuses. Invité régulièrement comme expert par les chaînes françaises, il devient un responsable d'A.C.B. à Paris, puis à New-York. Mathilde ne l'a pas suivi (elle épousera un énarque P.S.U.), et Kate a appris à ne plus l'attendre. En quittant l'université, Thomas avait perdu « la moitié de son âme », comme lui avait dit son ancien maître d'UCLA. Avec la télévision, il sait bien qu'il n'écrira jamais sa thèse sur Eliot, ni la grande œuvre pour laquelle il fait semblant de griffonner.

Ses démêlés interminables avec les patrons d'A.C.B. concernant des coupes dans un reportage sur le Vietnam lui révèlent, ainsi qu'à nous, que la télévision privée à l'américaine pose des problèmes de censure et de compromis peu différents de ceux d'une télévision d'État. Mais on devine que discussions déontologiques et cas de conscience ne servent qu'à lui masquer le néant sur lequel se sont édifiés son pouvoir et sa notoriété. Plus il est connu, moins il se sent exister. Il rêvait de penser, de créer, c'était son mythe fondateur personnel : le voilà image, reflet à peine pensant, imposture molle. Il se sera nourri de la misère du monde, et ses vagues scrupules ne l'auront pas sauvé de son scepticisme grandissant. Le titre du livre suggère que Thomas aura eu un destin de cannibale : ne s'est-il pas plutôt dévoré lui-même ?

LE quatrième roman d'Olivier Todd est moins directement autobiographique que *l'Année du crabe* (1972) et *les Canards de Ca-Mao* (1975). L'auteur a transposé, en l'inversant, sa propre expérience du partage entre langues, pays et métiers. Pour ce qui est de la technique romanesque, il a penché du côté de ses racines anglo-saxonnes, en limitant les introspections à la française, en accumulant des faits, des comportements.

Trop, peut-être. Comme Thomas, il n'a pas su choisir entre ses deux vocations. Le reporter « behaviouriste » mange le romancier. Le souci de tout dire, notamment sur les problèmes du Vietnam et de la censure à A.C.B., conduit à des longueurs. Faute de tenir mieux à distance son personnage et son sujet, l'auteur se soucie, en journaliste, d'être complet et équitable, au lieu de faire évoluer le drame de Thomas, dont les hésitations se répètent, et de veiller à notre intérêt, à l'efficacité romanesque, au métier littéraire.

Mais au-delà d'un cas psychologique et professionnel traité un peu trop en homme de presse, le livre portera témoignage sur le désarroi d'une époque où la vocation est devenue ce à quoi, tôt ou tard, il faut renoncer.

BERTRAND POIROT-DELPECH.

★ UN CANNIBALE TRES CONVENABLE, d'Olivier Todd, Grasset, 418 pages, 79 F.

Deux terroristes

● *Les héroïsmes tourmentés de Rolande A. Meunier et d'Alain Absire.*

DEUX romans, cette saison, mettent en scène un personnage de femme terroriste. Ce n'est pas un hasard. Est-ce le signe que, entrant dans le paysage littéraire, le terrorisme a des chances de quitter, à plus ou moins brève échéance, celui du social ?

L'héroïne de Rolande A. Meunier, dont c'est le troisième roman après *le Voyage irlandais* et *Et le bonheur, Aurélien*, est d'une famille modeste. Après des études brillantes dans un établissement religieux de la région parisienne, où elle subira une double crise passionnelle et mystique, elle entre comme vendeuse dans un Prisunic, fait des études en Sorbonne, est saisie dans le tourbillon de mai 1968, dont elle s'évade rapidement pour être récupérée en province par un groupe terroriste international. Attentats, hold-up, exécutions capitales, fuite en Italie, dislocation, débâcle. Elle finira folle.

Le propos de Rolande A. Meunier est de nous donner une explication psychologique, une interprétation du comportement de son personnage. Elle privilégie l'enfance, l'adolescence, comme données-clés du mécanisme adulte. Camille Maurar est une révoltée de naissance, une écorchée, une déclassée. A un double titre. Fille d'ouvrier, elle étudie dans un établissement bourgeois (et sa compagne Emilie, de meilleure extraction, sera le révélateur de ce double mouvement de répulsion - attraction, amour - haine, qui régira sa conduite). Mais, déclassée, elle l'est aussi de par ses origines familiales, qui furent opulentes (un grand-père qui dilapida sa fortune dans la luxure et le stupre, une grand-mère qui se dessécha dans la rancœur, un père qui se mura dans les rêves intérieurs). Camille Maurar reçoit en héritage ce double dépôt incandescent de fureur et d'utopie qu'elle conduira jusqu'à son terme — la dynamite — en même temps qu'il la mènera à sa fin : la folie.

L'héroïne de Rolande A. Meunier est, du moins dans la première partie du roman, vue par les yeux, la sensibilité d'Emilie, son double confortable. Celle d'Alain Absire, non moins terroriste, est celle évoquée à travers la démarche d'un policier chargé d'enquêter sur son comportement. Comme si les terroristes étaient des enfants ou des aveugles qu'on a besoin de guider par la main jusqu'à leur accomplissement ou leur éblouissement. On connaît, par ses trois romans antérieurs, le goût d'Alain Absire pour les randonnées nocturnes, le piétinement inlassable et maussade de personnages qui n'en finissent pas de vouloir échapper à leur destin. Le policier de son nouveau roman n'échappe pas à cette règle. Il remâche sa condition. Il l'émiette en une multitude de petits gestes anodins et quotidiens. Et, finalement, il s'éprend de sa proie.

Les terroristes de Rolande Meunier appartenaient à la génération qui a suivi immédiatement mai 1968 : celle du terrorisme idéologique. Ils sont montrés dans l'action. Ceux d'Alain Absire participent du même esprit. Mais eux sont saisis longtemps après l'action, alors qu'ils ont été arrêtés, ont purgé leur peine et apparemment se sont rangés. Rien n'est moins sûr qu'Adrienne, elle aussi fille de petits bourgeois banlieusards, soit responsable de l'assassinat de l'ancien ministre Maxime Leburier avec « *un vieux fusil italien dont plus personne ne se sert* », ainsi que de quelques autres têtes politiques.

Au terrorisme idéologique des années 70, sur lequel la police a des fiches, a succédé un terrorisme international anonyme sur lequel la police n'a rien. Alors pourquoi ne pas se servir des anciennes fiches, en donner une en pâture à l'opinion, comme on arrête des terroristes irlandais ? On ne saura jamais si Adrienne, cette ancienne terroriste repentie, est responsable de ces assassinats. Car elle est tuée. Et on ne saura pas davantage qui l'a tuée : ses complices, ses patrons occultes, pour qu'elle se taise, ou la police pour que son cadavre, au contraire, parle ?

L'impression qui se dégage de ces deux romans est d'ailleurs que le terrorisme est un monde flou... flou... flou. On peut expliquer des comportements, éclairer des mobiles, mais quant à révéler des inspirations, des sources, des filières...

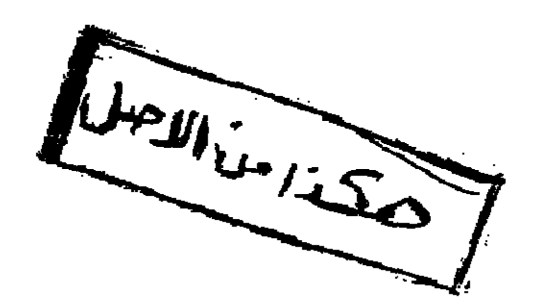
Après tout, les romanciers ne sont pas obligés d'être plus avertis que les polices.

PAUL MORELLE.

★ CAMILLE MAURAR, de Rolande A. Meunier. Mercure de France. 192 p., 56 F.

★ UN VIEUX FUSIL ITALIEN DONT PLUS PERSONNE NE SE SERT, d'Alain Absire. Calmann-Lévy. 180 p., 59 F.





romans

Le bienheureux Pollès

(Suite de la page 9.)

» Gallimard a flanché en voyant la taille des deux romans que vous avez mentionnés. L'Age d'homme, qui n'a peur de rien, m'a acheté les exemplaires des *Drapeaux* et publiera *la Chair des innocents*. Par « roman infini », j'entends une évocation foisonnante du monde moderne, de son pullulement, des tics à sensation de la publicité, un mélange de charge et de pastiche, un flux pressé de toutes les existences et de tous les drames. *Sur le fleuve de sang* correspond d'ailleurs à cette esthétique.

— *Votre* Journal d'un homme heureux, *comme le* Journal d'un raté *(1954), est difficile à classer. Ces ouvrages pullulent d'aphorismes, de digressions ; ils font éclater les genres.*

— Vous avez vu ma « pollèsothèque ». Elle témoigne de mon incurable graphomanie. Dans des chemises, reliées en cuir doré et orné, j'ai enfermé tout ce que j'estimais devoir être sauvé : coupures de journaux, pages intimes, lettres. Chaque chemise correspond à un thème. Il me suffirait de quelques mois pour faire un livre à partir de chaque dossier. J'ai ainsi à ma disposition, entre autres, le *Journal d'un romancier*, le *Journal de mes songes*, le *Journal d'un condamné à mort*, le *Journal d'un père*, le *Journal d'un bibliophile*. Je compte publier bientôt le *Journal d'un raté II*.

La notion de « ratage » est capitale pour moi. J'admire les écrivains qui ont réussi leur vie, Valéry, Giono, Malraux, des hommes que j'ai fréquentés. J'ai toujours pensé que j'étais un « raté » parce que j'avais visé trop haut et alors j'ai cherché le bonheur dans l'humilité. Si j'ai tenu mon « calendrier des humiliations », ratages de prix, lettres de refus, etc., j'y ai gagné une sorte d'honneur, dans l'ombre et la solitude, et peut-être même une parcelle de grandeur.

— *Après* le Fils de l'auteur, *paru en 1964, on n'a plus entendu parler de vous ?*

— J'écrivais, sans penser à être publié. Il y a sept ou huit ans, j'ai retrouvé un court roman, une sorte de suite à *Sophie de Tréguier*, et décidé de le reprendre complètement. Je suis allé à Versailles consulter la presse de l'époque 1914-1918 et j'ai même interrogé quelques témoins dont une vieille pensionnaire de l'hospice de Tréguier. C'était un travail insensé au cours duquel m'ont soutenu mes souvenirs de ce lieu où j'ai vécu les dix premières années de ma vie. Tréguier s'ouvre sur l'univers tout entier, en prenant des dimensions inattendues. J'ai aussi œuvré dans les pas de Renan, le grand homme de cette petite ville.

Sur le fleuve a d'abord été refusé chez Gallimard, accepté avec des coupes, rejeté encore, ce qui ne m'a ni surpris ni affecté. J'ai envoyé le manuscrit à Lausanne et le patron de l'Age d'homme m'a téléphoné quelques jours après : « *J'ai lu cent trente pages de votre manuscrit... rien ne semble s'opposer à sa publication.* » Vous voyez que mon « découragement optimiste » a fini par être payant. J'ai enfin trouvé un éditeur qui me réclame des manuscrits !

Mais j'ai un autre sujet de préoccupation, mon « musée vivant du livre ». Ce que contient ma maison, les éditions originales, les manuscrits, de Lorrain, Giono, etc., les gravures, les tableaux, les bibelots liés aux grands hommes de notre littérature, je souhaite le léguer à l'Etat ou à une municipalité, pour en faire une sorte de musée Grévin des lettres. Je me suis privé de tout pour réunir cette collection. Malraux m'avait donné son accord, mais il a quitté trop tôt ses fonctions. Lang, à qui j'ai écrit, ne m'a pas répondu. Chirac m'a fait dire que, la Ville de Paris ayant déjà deux musées littéraires, les maisons de Hugo et de Balzac, elle ne pouvait pas prendre le mien en charge ! Alors, comme Dubuffet, faudra-t-il que je donne tout à Lausanne ?

Propos recueillis par
RAPHAEL SORIN.

DEUX REVENANTS

LA GUERRE ET L'AMOUR A TRÉGUIER

D'AOUT 1914 au *Te Deum* qui célèbre la victoire en 1918, Henri Pollès enchevêtre le sort d'une ville, Tréguier, la vie d'une province, la Bretagne, la destinée de quatre sœurs, les épreuves de millions de soldats et le passage d'une ère à une autre. Comme pour *Amour, ma douce mort* (1), il crée un déroutant et vaste poème lyrique, une romance sentimentale, alliage d'érudition et de métaphysique celtisantes.

Les filles du docteur Le Scolan, sans la guerre, auraient connu l'existence de celles qui vivent et meurent seules. Si Louise la folle et Monique, trop jeune encore pour se mêler à la vie, restent à l'écart, Juliette et Marie vont rejoindre pendant quatre ans un monde qui change difficilement. Le départ du premier train de Trégorrois, l'arrivée des blessés et des réfugiés, le retour des morts, la venue des étranges Américains, rien ne manque à cette longue chronique, mais les épreuves de Marie et de Juliette y ont autant d'importance que les nouvelles du front.

L'unanimisme de *Sur le fleuve de sang vient parfois un beau navire*, c'est la convergence des histoires particulières. Ainsi, la rencontre entre Juliette et le capitaine Armand, sur fond d'hôpital militaire, entraîne-t-elle, pour lui, la découverte de Tréguier, et, pour elle, l'évocation de sa Provence. Ainsi, leurs échanges amoureux riment-ils entre ces « textes trouvés » dont Pollès a toujours fait sa pelote : adages bretons, chansons de guerre, citations, coupures de presse, légendes de cartes postales.

Les mots d'une époque, ses bobards et ses vérités, déferlent dans ce « roman infini » en longues phrases sinueuses, coupées par des rafales sèches. Pollès maîtrise enfin toute sa lyre. Le mouvement du style n'empêche pourtant jamais le romanesque d'agir ni d'être contagieux. Comme au mélodrame, l'avenir des personnages nous retient et leurs épreuves nous touchent. Comme dans les contes, les saisons de cette guerre que nous avions presque oubliée nous obligent à regarder plus loin qu'aujourd'hui, vers la source des émotions pures.

RAPHAEL SORIN.

(1) Voir *le Monde* du 9 novembre 1963.

★ SUR LE FLEUVE DE SANG VIENT PARFOIS UN BEAU NAVIRE, d'Henri Pollès, Julliard « L'âge d'homme », 709 pages, 98 francs.

Les charmes d'un grand voyage

LE livre d'Henri Pollès est un de ces romans au long cours, dans lesquels on s'absorbe avec bonheur. Sa lecture offre les surprises, les émotions, les charmes, d'un grand voyage. Ample et majestueux, le style de cette œuvre épouse toutes les inflexions des sentiments et nous fait éprouver, avec une rare plénitude, le passage du temps. Voici de quelle façon l'auteur évoque l'attente de la vie dans les pensées ou les propos des sœurs Le Scolan : « *La vie ! Comme les deux grandes sœurs en parlaient ! Comme elles la désiraient et craignaient, et en rêvaient... C'était une manière de puissance, de grâce mystérieuse qui ne se rencontrait guère dans les rues, et pas plus dans les maisons, qui devait donc, en quelque sorte, tomber du ciel... du moins venir d'un pays inconnu.* »

Henri Pollès réussit dans tous les genres : la peinture intimiste, la fresque historique ou la chronique provinciale. Ainsi, pour représenter les mœurs de Tréguier, les parcimonies, les vanités, et la sagesse qu'on y trouve, il introduit dans les conversations de ses personnages les tournures savoureuses du parler breton, qui font un plaisant contraste avec le style classique de l'ouvrage. Lorsque, par exemple, les gens de Tréguier s'adressent à Dieu, l'interrogeant ou l'implorant, ils l'appellent toujours « M. Dieu ».

C'est également un poète et un moraliste qu'on découvre, en lisant Henri Pollès. Le poète écrit que « *l'affirmation du printemps faisait éclater les délicieux mais un peu pâles tableaux de ses tâtonnements* ». Ailleurs, il voit la rivière comme le « *miroir où Tréguier se cherche tout le jour et se perd tous les soirs* » ; et les cathédrales comme les « *pieds-à-terre sublimes d'un Dieu* ». Quant au moraliste, il propose quantité de maximes, habitées par la « *pauvre petite vérité humaine qui juge et qui a le droit de juger tout ce qu'on invente, qu'on entreprend contre la vie* ».

FRANÇOIS BOTT.

Georges Navel ou la mémoire fraternelle

(Suite de la page 9.)

Travail mutilant, aliénant, épuisant parfois, par lequel le prolétaire se réalise ou se « déréalise » et forge sa mentalité.

Dans *Passages*, s'il peint de nouveau son enfance et son adolescence dans un village lorrain et dans le vieux Lyon, le travail est encore présent. Et l'entourage de Navel prend consistance vraie, avec chair et sueur, par les rapports qu'il entretient avec le labeur. Il est impossible de résumer un livre de Navel, bien qu'il ait cette fois adopté un ordre chronologique, sans édulcorer l'esprit de l'œuvre, succession de tableaux et de descriptions, recueil d'émotions.

Navel est né en 1904 à Pont-à-Mousson. Treizième et dernier enfant d'une famille ouvrière, il évoque admirablement la vie des gens de modeste condition au début du siècle dans le village lorrain de Maidières. Le père, manœuvre, a subi « *trente ans de martyre* » aux Fonderies. Ses compagnons « *avaient des dents jaunies et des creux entre, des bouches de pauvres* »... Bientôt le village est traversé par la guerre, par « *les morts et les survivants* ». Les Allemands y campent un moment ; les villageois découvrent des ennemis qui leur ressemblent, paysans et ouvriers comme eux, et qui deviennent « *de braves gens abusés par leur Kaiser* » ou par « *les gros hommes en cigare, les capitalistes* ». Mais la compassion ne freine pas le patriotisme.

Le petit Navel est envoyé par la Croix-Rouge, avec d'autres enfants réfugiés, en séjour dans une famille de colons algériens. On ne soulignera jamais assez la puissance d'évocation de Navel : nous découvrons une Algérie coloniale douce à vivre, sans haine, aux villages animés, et qui devrait éveiller bien des nostalgies.

Réfugiée à Lyon, la famille se fond dans le prolétariat urbain. Georges a quitté l'école à douze ans pour travailler. A la suite de son frère Lucien, militant syndicaliste libertaire, il rencontre de grandes figures du mouvement ouvrier. Près d'eux, il comprit que « *le savoir et l'intelligence n'étaient pas le privilège des riches, des gens bien nés* ». Son esprit s'ouvre à la conscience sociale. Car ce livre est aussi un récit initiatique, celui de l'éveil d'un enfant au monde, à la nature, à la société, à la pensée.

Peu à peu, les êtres qui entourent l'enfant, puis l'adolescent, prennent corps, se parent de secrets, acquièrent donc une personnalité. La mémoire de Navel leur redonne vie, sa générosité sans mièvrerie met au jour leur dignité.

BERNARD ALLIOT.

★ PASSAGES, de Georges Navel, préface de Joan Borrelle, Le Sycomore, 283 p., 76 F.

« Le temps qu'il fait »

LA *revue littéraire* Le temps qu'il fait *consacre un cahier* à Georges Navel ou la seconde vue, *sous la direction de Gérard Meudal. On trouve, dans cet excellent numéro, des écrits de Georges Navel, bien sûr, des textes, articles critiques, témoignages d'André Dalmas, André Dhôtel, Jean Duvignaud, Maurice Nadeau, Danièle Sallenave, etc., ainsi que des lettres d'Albert Béguin, Paul Géraldy, Jean Giono, Bernard Groethuysen, Jean Paulhan, qui encouragèrent Navel.*

Dans un article lumineux, Gérard Meudal raconte comment Navel, peu au fait des mœurs littéraires, rata le prix Goncourt pour Travaux *et s'ôta ses dernières chances à la publication de* Parcours.

Le temps qu'il fait *consacrera son prochain cahier à François Augiéras.*

★ Le temps qu'il fait : « Georges Navel ou la seconde vue », 160 p., 60 F (1, rue Lenôtre, 16100 Cognac. Distribution : distique).

lettres étrangères

Ivan Tourgueniev de Bougival

● ***Trois « Pléiade » pour le plus français des écrivains russes.***

CURIEUSE destinée que la célébrité posthume de celui que, de son vivant, on qualifiait en France d'*« illustre Tourguéneff »*, dont les multiples éditions à grand tirage paraissaient presque simultanément en français et en russe, et qui, dès après sa mort, fut non pas oublié, mais gommé, déprécié, dénigré, réduit au rôle d'un comparse littéraire ! L'engouement pour Dostoïevski, l'admiration pour Tolstoï, plus récemment la tendresse pour Tchekhov, firent qu'Ivan Tourgueniev (c'est la transcription moderne de son nom) fut supplanté dans le cœur des lecteurs français.

Quand l'écrivain russe mourut, le 3 septembre 1883, à Bougival, Renan n'avait-il pas déclaré, avec une ignorance sereine, que, grâce à Tourgueniev, la Russie « si longtemps muette » avait enfin « trouvé une voix » ! Il est vrai que Pouchkine ou Lermontov n'avaient jamais fait le voyage de Paris et restaient ignorés... On lui fit des funérailles magnifiques, tant à Paris (où l'on avait autopsié son cerveau) qu'à Pétersbourg (où l'on avait ramené sa dépouille).

Puis, honni par la droite comme par la gauche, par les slavophiles comme par les occidentalistes, cet « émigré », ce snob, ce mondain « traître à sa patrie » fut placé sur le dessus des poubelles de l'histoire littéraire. Sous le couvercle. On le rejeta dans le passé en le traitant de *« grand écrivain des années 40 »*, on le taxa de mièvrerie, alors que sa manière allusive et légère l'apparente — on l'a souvent noté — aux tableaux des impressionnistes ou de son compatriote Levitan, qu'il admirait tant.

Œuvres complètes en trente volumes

Tout concourt pourtant à faire de lui un classique : sa langue d'une richesse infinie et d'une musicalité rare, son art de conteur mélancolique, la poésie de ses descriptions de la nature russe, la finesse — et la cruauté en même temps — de sa peinture de l'amour (il savait si bien lui-même ce que c'est que la souffrance quand on aime !), tout comme son sens aigu de la justice puisqu'il fut aussi bien un adversaire déclaré du servage que de la peine de mort.

Après une longue éclipse en Union soviétique, il est de nouveau reconnu puisque, de 1960 à 1968, l'Académie des sciences de l'U.R.S.S. a publié une monumentale édition de ses œuvres : quinze volumes pour la prose et la poésie, quinze volumes pour la correspondance ! L'édition complète dans la Pléiade de ses *Romans et nouvelles* en trois tomes, dans une nouvelle traduction, répare un oubli et sera pour beaucoup de lecteurs français une révélation, d'autant plus que l'appareil critique, réalisé par Edith Scherrer et Françoise Flamant, est d'une lecture passionnante. Gageons que le second centenaire de sa vie posthume sera plus glorieux que le premier !

Héritière de cinq mille âmes

Né le 9 novembre 1818 à Orel (28 octobre du vieux calendrier), de trois ans l'aîné de Dostoïevski, de dix celui de Tolstoï, il passa son enfance dans le domaine maternel de Russie centrale, dont il décrivit inlassablement les paysages mélancoliques. Sa mère, héritière de cinq mille âmes, pervertie par la toute-puissance que lui donne le servage, règne sur le domaine et le jeune Ivan haïra toujours cette femme capricieuse et cruelle avec qui il ne se réconciliera jamais.

Quand, en 1843, à Pétersbourg, il voit la cantatrice Pauline Viardot dans le rôle de Rosine, il est immédiatement épris, quitte le service civil, à la grande fureur de sa mère, et commence à vivre dans le sillage de l'artiste adorée, et de son mari directeur de l'Opéra italien. Cette liaison-poursuite — dont plusieurs spécialistes pensent qu'elle resta platonique — dura jusqu'à sa mort.

Le premier volume en Pléiade va jusqu'en 1856, quand Tourgueniev reçoit l'autorisation de quitter la Russie pour rejoindre Pauline, après un mois de prison et quelques années d'exil dans son domaine pour avoir consacré à Gogol, en 1852, un article nécrologique trop enthousiaste au gré de la censure.

Son premier roman, *Roudine*, écrit en 1855, peignait la génération des années 40, une intelligentsia russe idéaliste éduquée dans les universités allemandes et fascinée par la Révolution française : son héros aura une mort inutile mais héroïque à Paris en 1848, sur les barricades.

Le *second tome* en Pléiade, paru cet été, ne couvre que dix ans de la vie de l'écrivain : l'homme de quarante ans et les grands romans des années 1857 à 1867. Dans *Un nid de gentilhomme* (1858), l'auteur, déçu par l'échec de la Révolution de 1848, se rapproche un temps des thèses slavophiles, idéalise le passé et les traditions de la vie en Russie et raille la société cosmopolite qui a pour habitude de porter aux nues tout ce qui est étranger. Dans *A la veille* (1860), il conte l'histoire d'une jeune fille qui quitte sa famille et son pays pour suivre l'homme qu'elle aime, un Bulgare qui rêve de libérer sa patrie du joug turc. Dans *Pères et fils* (1862), voulant répondre aux critiques qui lui reprochent de ne pas avoir créé un seul héros positif russe, Tourgueniev fait la peinture des extrémistes, qui vont donner naissance aux « hommes nouveaux ». Il les baptise « nihilistes » ; le mot aura un bel avenir. Mais, fidèle à son libéralisme de barine cultivé, convaincu que son rôle est de transmettre la civilisation au peuple afin que celui-ci décide de lui-même, Tourgueniev se méfie de Bazarov, son héros nihiliste. Il sait trop que du nihilisme intellectuel naîtra bientôt le nihilisme politique et le terrorisme. La critique progressiste, tant en émigration qu'en Russie, le couvrit d'injures.

Déçu par l'accueil fait à son livre, profondément blessé, Tourgueniev ne reviendra plus en Russie que pour de brèves périodes. Il écrit, entre 1862 et 1865, *Assez !* dans lequel il annonce sa décision d'abandonner la littérature. Il s'installe à Baden-Baden et ne suivra que de loin les luttes idéologiques et politiques de sa patrie. Ne se départant jamais de son prudent libéralisme, il a toujours cru qu'une révolution serait pour son pays une catastrophe. Réformiste, il a toujours pensé, contrairement à Herzen avec qui il se brouillera bientôt, que le mieux serait de transformer lentement la Russie en un Etat occidental.

« Vous reniez en fait la Révolution, avait-il écrit à Herzen en 1862, *car le peuple devant lequel vous vous inclinez est conservateur par excellence, et porte même en lui, sous sa peau de mouton tannée, dans son isba chaude et sale, avec sa panse perpétuellement bourrée à en crever, avec son dégoût pour toute responsabilité et initiative civiques, les germes d'une bourgeoisie telle qu'elle laissera loin derrière elle* [la bourgeoisie occidentale]. »

« Petite bière socialo-slavophile »

Il se veut européen, il veut prouver par toutes les preuves de l'évidence l'appartenance de la Russie à l'Europe, au « génie européen ».

« *Cependant,* ajoute-t-il encore dans une autre lettre de 1862, *à cause de votre douleur spirituelle, de votre fatigue, de votre soif de poser un frais flocon de neige sur votre langue desséchée, vous flagellez tout ce qui doit être cher à tout Européen, et par conséquent à nous-mêmes, la civilisation, la légalité, la révolution même enfin et, remplissant les jeunes têtes de votre petite bière socialo-slavophile qui n'a pas encore cuvé, vous les lâchez, ivres et embrumées, dans le monde où ce qui les attend, c'est de trébucher au premier pas.* »

Cette querelle des slavophiles et des occidentalistes, thème traditionnel des discussions, *Fumée*, roman à clés, l'aborda de telle façon qu'il suscita de vives polémiques parmi les progressistes et les émigrés, le coupa de la droite comme de la gauche, et lui fit beaucoup d'ennemis en Russie. Dostoïevski, qui avait déjà une antipathie profonde pour Tourgueniev (qui se proclamait athée), fut outré par *Fumée* et, mettant Tourgueniev sur le même plan que Herzen et Tchernychewski, s'en prit à *« tous ces sales petits libéraux progressistes qui trouvent leur plus grand plaisir à injurier la Russie »*.

« Depuis l'abolition du servage, Tourgueniev est mort et a cessé de servir la cause qu'il avait juré de servir à dix-neuf ans », lui répète-t-on. La semence révolutionnaire qu'il avait jetée un peu au hasard avait levé et des jeunes, saisis d'une fringale de savoir et de liberté, s'émancipaient des traditions familiales et faisaient éclater les cadres sociaux du régime.

Lui, qui avait vécu comme un dandy, un parasite, que son ami Flaubert appelait *« la poire molle »*, angoissé devant un avenir qu'il pressent dramatique, loin de sa patrie qu'il *« aime passionnément »* et *« hait passionnément »*, amoureux comme au premier jour de son étoile, cette Pauline qui l'assistera jusque dans les derniers moments et qu'il ne quitte pas des yeux, dans ce chalet-isba russo-suisse, où il va mourir et qui domine encore la maison Viardot, sur les hauteurs de Bougival d'où on ne voit plus la Seine, cachée par des immeubles modernes. Aujourd'hui, les fenêtres, les portes sont murées, ouvertures aveuglées. Terribles symboles...

NICOLE ZAND.

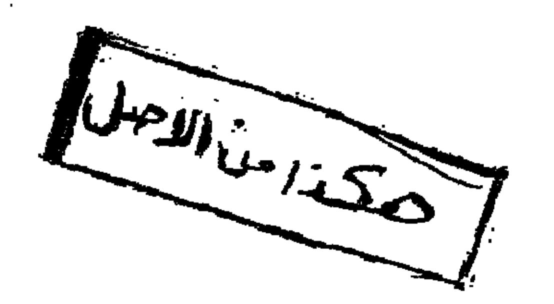
★ **ROMANS ET NOUVELLES COMPLETS, d'Ivan Tourgueniev, traduits du russe par Françoise Flamant, Henri Mongault et Edith Scherrer. Gallimard, collection de la Pléiade.**

— Tome I : « André Kolossov », « les Trois Portraits », « Mémoires d'un chasseur », « le Journal d'un homme de trop », « Moumou », « les Eaux tranquilles », « Roudine », etc., 1 250 pages, 185 F.

— Tome II : « Excursion dans les grands bois », « Assia », « Nid de gentilhomme », « A la veille », « Premier amour », « Pères et fils », « Assez ! », « Fumée », etc. 1 200 pages, 210 F.

— Tome III : A paraître en 1983.

Signalons également : le « Théâtre complet » (Ed. de l'Arche), une « Correspondance » en deux volumes annotée par Alexandre Zviguilsky (Librairie des Cinq-Continents, 1971-1972), ainsi que des « Lettres à la famille Viardot » (Age d'homme, 1975) et le très passionnant numéro 5 des Cahiers Ivan Tourgueniev-Pauline Viardot et Marie Malibran, intitulé : « Tourgueniev et la France » (adresse : 100, rue de Javel, 75015 Paris. Prix : 60 F.)



histoire littéraire

PRÉSENCE DE SAINT-EXUPÉRY

Une audience rajeunie et plus populaire

Les *Ecrits de guerre* de Saint-Exupéry qui paraissent cette semaine chez Gallimard (149 pages, 160 F) rassemblent ses articles et ses lettres entre 1939 et 1944, enrichis de documents divers et présentés par Pierre Evrard. Raymond Aron en a écrit la préface que nous donnons ci-dessous. Cette publication, la première d'une œuvre de l'écrivain depuis 1958, fournit l'occasion d'esquisser une « situation » de Saint-Exupéry. *Qui le lit aujourd'hui ? Quelle est son image ?*

∴

Une enquête menée en 1963 sur la notoriété des écrivains plaçait Saint-Exupéry en septième position, derrière Hugo, La Fontaine, Dumas, Molière, Daudet, Voltaire, pour l'ensemble de la population française, représentée par une classe de jeunes recrues. Seul autre écrivain du vingtième siècle mentionné parmi les quinze premiers : Paul Kenny, auteur de romans d'espionnage.

Chez les jeunes gens ayant fait des études supérieures, Saint-Exupéry arrivait second, après Camus. Au niveau du baccalauréat, il se plaçait cinquième, derrière Zola, Camus, Sartre, Hugo (1).

A la même époque, on pouvait lire dans *l'Express* ce jugement sur Saint-Exupéry : « *Une prose d'un ennui mortel ; un style léché et parfait d'autodidacte, [...] une manière toute d'artifices de « bien écrire » et d'écrire « poétique » et « lyrique » que je ne puis souffrir.* » C'était signé Jean Cau, qui concluait : « *En bref, la morale humaniste de Saint-Exupéry me semble être une éthique* militaire *pas plus, pas moins, camouflée sous du* beau langage. *[...] Il est le type même, entre Tintin et Dostoïevsky, de l'auteur « intermédiaire » qui, s'il ne fait pas de bien, ne peut faire de mal et fabrique des jeunes gens sages.* »

Jean-François Revel était plus sévère encore : « *Pour comprendre la France, il faut voir que l'écrivain influent, ce n'est pas Gide, ce n'est pas Breton, c'est Saint-Ex, qui a révélé aux Français qu'une ânerie verbeuse devient profonde vérité philosophique si on la fait décoller du sol pour l'élever à sept mille pieds de haut. Le crétinisme sous cockpit prend des allures de sagesse, une sagesse que nos jeunes gens ont sucée avec une farouche avidité* (2). »

Une vingtaine d'années après sa disparition mystérieuse et héroïque, qui avait beaucoup contribué à établir le « mythe » Saint-Exupéry, le plus célèbre écrivain français du siècle entrait donc en procès (3). Jean-Louis Bory posait la question : « *Peut-on sauver Saint-Exupéry de Saint-Ex ?* » Sa réponse était nuancée : « [Saint-Ex] *s'offre, avec une malléabilité qui laisse rêveur, à toutes les propagandes — celles du camp de jeunesse à la Vichy comme celle du commando maquisard. Il prêche dans toutes les bibliothèques, à Moscou comme à Versailles.* » Mais Bory prévoyait le temps où, dans un monde écœuré de froideur et de chiffres, il faudrait « *plaider pour Saint-Exupéry malgré Saint-Ex* » : « *Le saint Antoine des patrouilles perdues, nous l'accepterons comme un frère de combat, au nom du bonhomme lourdaud dont les bons gros yeux promenaient sur notre terre la mélancolie pensive du cocher.* »

Ce temps est-il venu ? Du côté de l'intelligentsia, nul « retour à Saint-Exupéry » ne se dessine encore dans la foulée du « retour à Camus » (qui, d'ailleurs, était réservé à son égard, à cause de ses reportages dans les deux camps durant la guerre civile espagnole). Ceux, par exemple, qui s'attachent aujourd'hui à une conception de l'amour comme sacrifice de soi, qu'ils trouvent chez Jankélévitch et Lévinas, ne la reconnaissent pas, sous sa forme naïve, chez l'auteur du *Petit Prince*. Saint-Exupéry reste l'homme des bons sentiments qui pavent les mystifications idéalistes. Et bien souvent les intellectuels l'oublient : ainsi n'est-il pas même mentionné, ni en bien ni en mal, par l'auteur sourcilié de *l'Idéologie française*.

Cependant — et les chiffres de vente en témoignent, — il garde des fidèles en grand nombre, et pas seulement dans les familles bien-pensantes, pour qui il offre « *une image de courage et une leçon de morale* », ainsi que le disait sans ironie François Nourrissier en 1967 (3).

Lu dans l'adolescence, il est très rare, semble-t-il, qu'on lui revienne plus tard. L'université l'ignore superbement. Dans les lycées classiques, un rapide sondage nous a appris qu'il est parfois lu et commenté en quatrième ou en troisième. En seconde et en première, une bonne moitié des élèves disent avoir lu ou entendu en disque *le Petit Prince* vers l'âge de douze ans et en garder un bon souvenir. La proportion baisse pour *Vol de nuit* et plus encore pour *Terre des hommes*. Si l'épopée de l'Aéropostale a perdu de son aura pour les adolescents épatés par *la Guerre des étoiles*, ceux qui ont lu les récits du pilote lui savent gré d'échapper par son métier à l'image, peu attrayante pour eux, de l'homme de lettres.

En terminale, l'exaltation de valeurs comme la solidarité et la fraternité aurait plutôt tendance à faire sourire : on déclarera volontiers préférer lire *les Liaisons dangereuses* (alors même que les professeurs sentent bien que leurs élèves sont en quête de modèles moraux. Mais Camus est là pour ça, plus présent que jamais. A Louis-le-Grand et Henri-IV, creusets des élites, on pousse le paradoxe jusqu'à reprocher à Saint-Exupéry son élitisme condescendant pour les rampants et les bureaucrates. Il n'y a guère qu'à Stanislas, *où tous ont lu Saint-Ex, qu'on porte à son* crédit sa « *morale de boy-scout* » *et son* « *culte de l'homme* ».

En khâgne, la transparence de son style ne se prête pas au commentaire composé, pièce maîtresse du concours. Elèves et professeurs lui préfèrent donc Queneau, Michaux ou Char.

C'est dans les lycées d'enseignement technique préparant au C.A.P. que Saint-Exupéry reste un auteur de base, probablement parce qu'il vante l'outil mieux que personne et la maîtrise de la machine. Ainsi celui qui fut il y a vingt ou trente ans l'un des deux écrivains les plus lus par les étudiants a aujourd'hui des lecteurs beaucoup plus jeunes. Cela n'aurait sans doute pas déplu à l'homme qui n'avait jamais voulu quitter son enfance. En revanche, la démocratisation de son audience aurait peut-être surpris sa bonhomie aristocratique.

MICHEL CONTAT.

(1) Voir Robert Escarpit, *le Littérature et le Social*, Flammarion, 1970, p. 297.

(2) J.-F. Revel, *En France*, Julliard, 1965

(3) *Saint-Exupéry en procès*, Belfond, 1967.

L'écrivain dans la guerre

par RAYMOND ARON

DES amis de Saint-Exupéry m'ont demandé d'écrire quelques pages de réflexion sur ce recueil de lettres, de notes, d'articles que j'ai lu moi-même du début à la fin avec une attention constante, avec une émotion sans cesse renouvelée. Je n'ai pas connu Saint-Ex, je l'aperçus une fois à Pontigny qu'il traversa sans s'y arrêter. Je n'ai donc aucun titre personnel à interpréter ou moins encore à juger son attitude, aux Etats-Unis, puis en Algérie, entre l'armistice et sa disparition le 31 juillet 1944.

Si je me rendis finalement à une amicale insistance, c'est que moi-même, non gaulliste à Londres, je vécus en même temps que lui les mêmes doutes.

Nombre de lecteurs, parmi les jeunes, éprouveront peut-être quelque peine à comprendre pourquoi Saint-Ex voulut combattre pour la France jusqu'à sa mort, pilotant un appareil interdit aux plus de trente ans, lui qui en avait plus de quarante, tout en rejetant toute affiliation au général de Gaulle et au gaullisme. Ces textes donnent une réponse, à mes yeux parfaitement claire, mais qui ressortira peut-être mieux du rapprochement de quelques citations.

Au début de l'année 1944, dans un coup de colère (une mission en Angleterre lui est refusée par le général de Gaulle ou le général d'aviation dont il dépend), il écrit ces lignes : « *D'ailleurs, mon crime est toujours le même : j'ai prouvé aux Etats-Unis qu'on pourrait être bon Français, anti-allemand, antinazi et ne pas plébisciter cependant le futur gouvernement de la France par le parti gaulliste. Et, en effet, ce problème-là n'est pas rien. C'est à la France de décider. De l'étranger, on peut servir la France, non la gérer. Le gaullisme devrait être une arme au combat, au service de la France. Mais on les injuriait en leur disant ça. Depuis trois ans, je ne les ai jamais entendus parler que sur le gouvernement de la France. Mais moi, je ne trahirai jamais « sa substance ». La France n'est pas Vichy et la France n'est pas Alger et la France est dans les caves. Qu'elle s'offre les hommes d'Alger pour chefs si ça lui plaît. « Mais ils n'ont aucun droit ». Je suis d'ailleurs absolument certain qu'elle les plébiscitera. Par haine d'un Vichy malpropre et par ignorance de leur essence. Ça c'est la misère d'un temps où manque toute lumière. On n'évitera pas la terreur. Et cette terreur fusillera au nom d'un coran informulé. Le pire de tous.* »

Saint-Ex avait amené en Afrique du Nord plusieurs pilotes qui, comme lui, en juin 1940, voulaient poursuivre le combat. Il n'a jamais tenu la défaite pour définitive, il n'a jamais été séduit ou tenté par le maréchal Pétain, la révolution nationale ou le vichysme. Mais, d'un autre côté, les diverses organisations qui, aux Etats-Unis, se réclamaient du gaullisme et se querellaient lui inspirèrent immédiatement une antipathie qui, bien loin de s'atténuer avec le temps, se durcit peu à peu. Dialectique banale, aggravée par les conditions de l'exil : Saint-Ex, en 1940, s'était convaincu, sur place, que la France ne pouvait pas continuer le combat en Afrique du Nord.

Les organisations gaullistes se réclamaient du 18 juin ; donc Vichy, responsable de l'armistice, assumait la faute, le péché originel. La propagande gaulliste, je l'observai en Grande-Bretagne, s'en prenait au gouvernement de Vichy avec tant de violence qu'elle ressemblait parfois à une propagande antifrançaise.

Le refus de la politique

Saint-Ex, aux Etats-Unis, se tint en marge de tous les groupes de Français — de l'ambassadeur de Vichy, mais aussi des associations auxquelles participaient Henri de Kérillis, Geneviève Tabouis, Henri Torrès. Or il bénéficiait à cette époque, surtout après le *Flight to Arras*, d'un prestige incomparable. Aviateur, combattant, grand écrivain, moraliste, sans autre intérêt que la vérité et la grandeur, technicien et exclusivement soucieux des qualités et des âmes, il figurait, pour un immense public américain, le héros le plus noble, un Français hors du commun. A lui seul, il balançait la honte de 1940, il garantissait la résurrection de la France. S'il s'était rallié au Général, quel triomphe pour les gaullistes ! Ceux-ci nourrissaient l'opposition à la diplomatie de Roosevelt et appelaient de leurs vœux et par des imprécations la rupture des rapports maintenus entre Washington et Vichy. Les gaullistes lui en voulaient d'autant plus que son apport à la cause eût été plus grand. Ils l'accusèrent de sympathie pour Vichy : puisqu'il n'était pas gaulliste. Il devait être vichyste. Dans l'univers manichéen, il n'y avait pas de place pour lui. Et Saint-Ex les rejetait, à cause même de leur manichéisme primitif, de leur intransigeance, de leurs ambitions. Saint-Ex voyait en eux les futurs Fouquier-Tinville.

Tant qu'il vécut aux Etats-Unis, loin de la guerre, il se présenta en avocat de la France. Lui, il aspirait à reprendre le combat, mais il ne choisissait pas, en politique, entre les divers groupes qui prétendaient parler au nom de la France bâillonnée. Pourquoi n'attaquait-il pas Vichy ? Parce qu'il imaginait le gouvernement de Vichy soumis à chaque instant à un chantage inhumain : ou bien il céderait aux exigences de l'occupant, ou bien celui-ci serrerait les vis, refuserait la graisse nécessaire aux essieux des wagons qui transporteraient le lait pour les enfants. Peut-on sauver « l'honneur » au prix de la mort de milliers d'enfants ? N'oublions pas qu'au-dehors certains Français n'hésitaient pas à critiquer les accords Weygand-Murphy qui facilitaient le ravitaillement de l'Afrique du Nord, voire de la France elle-même.

Quand, en novembre 1942, les troupes anglo-américaines débarquèrent en Algérie et au Maroc, Saint-Ex écrit une lettre ouverte aux Français, publiée dans le *New York Times* du 29 novembre. Quelques passages de cette lettre éclairent sa pensée : « *Nous n'avons jamais été divisés que sur la valeur à attribuer au chantage nazi. Les uns pensaient : « S'il plaît aux Alle- » mands d'anéantir le peuple » français, ils anéantiront celui- » ci, quoi qu'il fasse. Le chantage » est à dédaigner. Rien n'impose » à Vichy telle décision ni telle » parole. » Les autres pensaient : « Non seulement il s'agit bien là » d'un chantage, mais il s'agit » même d'un chantage dont la » cruauté est unique dans l'his- » toire du monde. La France, qui » refuse les concessions essentiel- » les, ne dispose que de ruses » verbales pour faire différer de » jour en jour son anéantisse- » ment. » Croyez-vous, Français, que ces opinions diverses sur les intentions véritables d'un gouvernement périmé méritent de nous faire haïr encore... Vichy a emporté dans sa tombe ses inextricables problèmes, son personnel contradictoire, ses sincérités et ses ruses, ses lâchetés et ses courages... L'occupation totale allemande a répondu à tous nos litiges et apaisé nos drames de conscience.* »

Il apprit bientôt que les drames de conscience ne seraient pas apaisés. Dans une phrase, il proposait d'adresser à Cordell Hull le télégramme suivant : « *Nous sollicitons l'honneur de servir sous quelque forme que ce soit. Nous souhaitons la mobilisation militaire de tous les Français des Etats-Unis. Nous acceptons d'avance toute structure qui sera jugée la plus souhaitable. Mais, haïssant tout esprit de division entre Français, nous la souhaitons simplement extérieure à la politique.* »

L'appel à l'union redoubla les passions des Français des Etats-Unis. La réponse vint de Jacques Maritain. L'armistice d'abord : « *Il y a des hommes qui ont nié ce devoir et brisé cette union : ceux qui ont abandonné le combat le 17 juin 1940, dénoncé notre alliance avec l'Angleterre et jeté le peuple français dans le piège de l'armistice. Saint-Exupéry n'aurait pas dû oublier cela.* » Saint-Ex n'acceptait pas cette condamnation sans appel d'une décision qu'il jugeait inévitable. Et Jacques Maritain répliquait : « *En vérité, pour discuter l'armistice on peut aligner sans fin les si, avec les* pour *et les* contre *d'une information technique, ordinairement décevante : ce n'est pas avec des si qu'on résout ces questions-là, c'est avec un non, quand il s'agit pour un homme de l'honneur de sa patrie. Et de la foi dans son peuple.* »

Un peu plus loin, Maritain écrit : « *Saint-Ex n'a voulu plaider que pour la France. Il a raison d'insister sur l'horreur infernale du chantage allemand. Il a raison de demander si, pour repousser de nouveaux actes affreux imposés par le vainqueur, il fallait offrir plus d'enfants encore à la famine et à la mort. Il a tort d'oublier que la série d'abandons et de déshonneurs qui se sont succédé depuis deux ans — et la prétention d'en faire subir le poids à l'« honneur » du pays et à une France soi-disant maîtresse de ses décisions — ont résulté d'un premier abandon tragique dont l'expression décisive a été l'armistice de 1940.*

» *Comment voudrait-on que la question du gouvernement futur de la France n'importe pas aux Français ? Depuis juin 1940, il n'y a pas de gouvernement français réel. Jusqu'au moment où le peuple français aura pu se prononcer, et se prononcer librement, sur la nouvelle Constitution de la République, il ne peut pas y avoir de gouvernement français ayant pouvoir légitime pour engager définitivement la France dans une voie ou une autre en politique intérieure ou en politique internationale...* »

La réplique de Jacques Maritain blessa profondément Saint-Ex. Il en fut « désespéré ». Il rectifia quelques erreurs d'interprétation, dues à l'imperfection de la traduction anglaise de la lettre publiée par le *New York Times*. Mais le désaccord entre ces deux hommes, les deux consciences des Français de l'extérieur, ni l'estime réciproque ni la bonne volonté ne pouvaient le surmonter. Saint-Ex refusa la polémique. Après une conversation, ils restèrent l'un et l'autre sur leurs positions.

Faut-il reporter sur l'armistice l'origine profonde de ce dissentiment passionné de deux personnalités, d'une honnêteté, d'une hauteur morale incontestées ? Pour une part, en effet, le schisme date de juin 1940. Saint-Exupéry avait vécu le désastre. Il n'imputait pas à crime la signature de l'armistice. Jacques Maritain, de loin, avait tranché immédiatement : de deux maux immenses, les hommes de Vichy avaient choisi le pire.

Le dialogue impossible avec de Gaulle

Jacques Maritain pensait à la politique, Saint-Exupéry, d'une certaine manière, voulait ignorer la politique. Il n'adhérait à aucun article de la révolution nationale, probablement détestait-il autant que son critique « *la propagande empoisonnée contre l'Angleterre et contre l'espérance de la victoire et tous les coups obliques portés aux Alliés, fût-ce en faisant tirer des Français contre des Français... Les lois antisémites avec leur cortège de bassesse morale et de cruauté, les horreurs des camps de concentration où, comme l'a dit l'évêque de Toulouse, hommes femmes et enfants sont traités comme du bétail* ». Mais il n'interpréta ni la scission française ni la guerre mondiale en termes d'une guerre civile, le nazisme (ou le fascisme) contre la démocratie. Saint-Exupéry, si on lui imposait le choix entre ces mots, choisissait, lui aussi, la démocratie. Mais les valeurs à sauver ne se confondaient pas, à ses yeux, avec le régime qui avait conduit la France à l'écroulement. Il regardait, le cœur lourd, le retour des parlementaires de la IIIe République. Le salut des âmes exigeait l'élimination des vichystes, il n'était pas garanti par la restauration des institutions déliquescentes des années 30. Ce que Saint-Ex voulait préserver, une certaine qualité des hommes, la noblesse contre le mercantilisme, une foi humaine contre les idéologies partisanes, se situait au-dessus ou en marge des querelles proprement politiques qui lui faisaient horreur. Mais ces querelles, si médiocres vues de près, nul ne pouvait les exorciser par un coup de baguette magique. Les Français de l'extérieur, une fois l'Afrique du Nord entrée dans la guerre, ne pouvaient se passer d'un gouvernement provisoire, d'un quasi-gouvernement. Sur ce point, Jacques Maritain disait vrai, même si les gaullistes, de New-York ou d'Alger, avec leur violence verbale, avec leur sectarisme, finissaient par exaspérer nombre de ceux qui, en dernière analyse, se seraient ralliés à la croix de Lorraine.

Saint-Exupéry s'attira les attaques des gaullistes des Etats-Unis, encore davantage la défaveur des autorités gaullistes en Algérie, la haine des médiocres qui croyaient trouver dans leur cause la grandeur que la nature leur avait refusée. Il fut l'objet d'interdictions mesquines ; ses livres ne furent pas vendus en Algérie. Il perdit rapidement ses illusions sur le général Giraud. Il chercha refuge dans l'escadrille 2/33, celle de la bataille de France. A 8 000 mètres d'altitude, seul dans son Lightning *Patience dans l'azur*, il offrait sa vie à sa patrie qu'il cherchait vainement sur la terre. Là-bas, au-dessous, les gaullistes s'efforçaient de provoquer les désertions dans les troupes giraudistes et annonçaient les charrettes de la libération.

J'entends un jeune homme d'aujourd'hui s'écrier : Pourquoi le Général n'a-t-il pas reçu Saint-Ex ? Pourquoi Saint-Ex ne s'est-il pas tourné vers le Général lui-même ? Celui-ci se considérait, depuis juin 1940, le dépositaire de la légitimité française. Les quelques milliers de Français qui suivirent le Général en 1940 devaient symboliser la France, incarner la Résistance jusqu'au jour du rassemblement du peuple tout en entier. Tel fut l'itinéraire du général de Gaulle, acteur de sa propre chanson de geste, condamné par sa vocation à excommunier tous ceux qui se refusaient à se joindre à lui.

Le gaullisme du Général, entre 1940 et 1945, mena un combat de tous les instants pour obtenir la reconnaissance des puissances alliées. Saint-Ex fut, du début à la fin, allergique à cette entreprise essentiellement politique ; même si les gaullistes de New-York eussent été moins odieux, plus compréhensifs de sa personnalité spirituelle, je doute qu'il eût choisi une autre route.

Quand André Malraux rencontra pour la première fois le général de Gaulle, il avait déjà pris sa décision, au fond de lui-même. Il allait rencontrer un géant de l'histoire, il le transfigurerait, il le servirait, il en partagerait l'aventure. J'imagine mal le dialogue entre le général de Gaulle et le commandant Antoine de Saint-Exupéry — le dialogue qui seul aurait gardé à la France un de ses enfants, le plus irremplaçable des êtres.

La fortune d'une œuvre

Saint-Exupéry, qui fut découvert par Jean Prévost et introduit à la N.R.F. par Gide, est l'auteur le plus vendu et le plus traduit de la maison Gallimard. Les ventes n'ont guère fléchi au cours des ans :

- Le Petit Prince, *toutes éditions confondues, approche les 4 millions ; il s'en vend annuellement plus de 200 000 en édition courante et en « Folio ». Le livre a été traduit en cinquante langues, dont le latin et le targui. Il est impossible de chiffrer le tirage de ses traductions, notamment en U.R.S.S.*
- Vol de nuit *(Prix Femina en 1931) : plus de 3 millions.*
- Terre des hommes *(Grand Prix de l'Académie française en 1939) : autour de 2 800 000.*
- Pilote de guerre : *autour de 1 600 000.*
- Courrier Sud : *autour de 1 500 000.*
- Citadelle : *autour de 800 000.*
- Lettre à un otage : *autour de 500 000.*

Le volume des Œuvres dans « la Pléiade », publié en 1959, est en tête de la collection pour le tirage total et en cinquième position pour le rythme des ventes depuis quelques années.

L'Association des amis de Saint-Exupéry publie chez Gallimard des Cahiers Saint-Exupéry *qui en sont à leur deuxième numéro*

Une biographie chaleureuse et grand public, par Eric Deschodt, est parue récemment aux éditions Jean-Claude Lattès.

Le Monde

société

POLICE

DANS SON RAPPORT AU PREMIER MINISTRE

La commission d'étude sur les écoutes téléphoniques préconise une réglementation plus stricte

La Commission d'étude sur les écoutes téléphoniques a remis son rapport, samedi 25 septembre, au premier ministre, qui l'a transmis, mercredi matin 29 septembre, à M. Mermaz, président de l'Assemblée nationale. Cette commission avait été constituée à la suite d'une demande de M. Mauroy, le 21 juillet 1981, et placée sous la présidence du premier président de la Cour de cassation, M. Schmelck (1).

Installée le 30 octobre 1981, la commission a obtenu des services soumis au « secret défense » des fiches ou notes de renseignements concernant, d'une part, les écoutes relevant du ministère de l'intérieur, et, d'autre part, les missions de surveillance technique confiées au ministère de la défense. Dans ses conclusions, la commission indique qu'elle a acquis la conviction que *« depuis de nombreuses années aucune ligne téléphonique appartenant à un parlementaire, à un responsable syndical ou à un journaliste professionnel n'a fait l'objet d'une mesure de surveillance ordonnée ou autorisée par le gouvernement ou l'administration »*. Les modalités de mise en œuvre des écoutes sont *« dans l'ensemble très strictes »*. Enfin, *« les conditions d'exploitation des renseignements obtenus n'appellent aucune appréciation défavorable »*, s'agissant du moins des informations portées régulièrement à la connaissance du premier ministre par le canal du G.I.C. (Groupement interministériel de contrôle).

La commission a néanmoins constaté plusieurs imperfections dans la pratique actuelle. Le nombre des écoutes effectuées à la demande des services des renseignements généraux lui a paru *a priori* élevé, surtout lorsqu'on le compare au contingent global attribué au ministère de la défense. Les garanties offertes au niveau de l'exécution technique de la mesure (par des raccordements dans les centraux téléphoniques, réception et enregistrement des conversations dans les locaux de renvoi) sont moindres pour la province que pour Paris et la région Ile-de-France dans les fiches d'intervention du G.I.C. Il en va de même en ce qui concerne l'exploitation des renseignements. Enfin et surtout, *« le système mis en place, qui repose sur des instructions couvertes par le secret de la défense nationale, ne peut être regardé comme satisfaisant aux exigences de la légalité d'un Etat de droit »*.

La commission a donc été conduite à préconiser l'adoption d'un texte de loi qui, sans bouleverser la pratique actuelle en ce qu'elle offre de réelle garantie, viendrait définir de façon précise et rigoureuse le domaine d'intervention des écoutes administratives et confierait à une instance collégiale indépendante de l'autorité gouvernementale le soin d'exercer un contrôle *a posteriori* sur la façon dont sont pratiquées les mesures de surveillance.

Les écoutes téléphoniques deviendraient alors *« des interceptions des communications téléphoniques dans un but de sécurité autorisé par l'autorité gouvernementale dans le cadre fixé par le Parlement »*.

D'autre part, les écoutes dites judiciaires, c'est-à-dire les interceptions de communications téléphoniques ordonnées par un juge d'instruction – après ouverture d'une information – ou par le procureur de la République dans le cas de crimes ou de délits flagrants appellent diverses observations. Elles ne font l'objet d'aucune réglementation d'ensemble, à la différence de ce qui se passe dans la plupart des démocraties occidentales. La commission a estimé qu'il convenait de réglementer ce type d'écoutes qui, ajoute-elle, *« tend à se développer »*. Ainsi seraient soumises à réglementation les écoutes pratiquées actuellement par la police judiciaire, sans intervention du juge, sur autorisation ministérielle. Dans tous les cas où une infraction pénale aura été commise, une écoute téléphonique destinée à permettre d'en découvrir les auteurs ne serait légalement possible que sur autorisation du juge d'instruction. Cette mesure devrait vraisemblablement conduire à une légère diminution du nombre des *« interceptions de sécurité »*. Les écoutes judiciaires ne pourraient être ordonnées – par le juge d'instruction dans le cadre d'une information, et par le procureur de la République pour les procédures de flagrant délit et en cas d'urgence – que pour les infractions graves : crimes ou délits passibles d'une peine d'emprisonnement égale ou supérieure à trois ans.

La commission a enfin examiné le cas des écoutes pratiquées en dehors de toute intervention d'une autorité publique française, c'est-à-dire des écoutes non officielles encore appelées *« écoutes sauvages »*. Les mécanismes de protection des atteintes à l'intimité de la vie privée, qui ont vu le jour avec l'intervention de la loi du 17 juillet 1970, n'avaient pas tous l'efficacité souhaitable. *« Le contrôle que l'article 371 du code pénal entendait instaurer à titre préventif sur la diffusion de matériels conçus à seules fins de permettre les immixtions dans la vie privée d'autrui s'est avéré un échec, faute de mesures réglementaires d'application »*, ajoute la commission.

Quel que soit le type d'écoutes téléphoniques, les propositions de la commission ont un dénominateur commun, à savoir la nécessité de la soumission au Parlement d'un projet de loi qui *« rappellerait le principe de l'interdiction des écoutes téléphoniques ; préciserait les cas exceptionnels dans lesquels une ligne téléphonique pourrait être mise sous surveillance ; spécifierait les autorités habilitées à prendre une telle décision ; fixerait les conditions de son exécution ; instituerait un mécanisme de contrôle ; prévoirait des sanctions pénales en cas de méconnaissance des prescriptions légales »*.

Dans son rapport la commission indique notamment : *« En l'état des informations portées à sa connaissance, la commission a acquis la conviction qu'il n'y avait pas d'écoutes administratives pratiquées à des fins partisanes. »*

(1) Cette commission était composée de trois députés, MM. Bertrand Delanoë (P.S.), Jean Jarosz (P.C.), Jacques Toubon (R.P.R.) ; de deux sénateurs, MM. Edgar Tailhades (P.S.) et Jacques Thyraud (UREI) ; de deux magistrats, M. Serge Fuster alias Casamayor (ordre judiciaire), et M. Bruno Genevois (ordre administratif) ; un expert, le professeur Jean Rivero ; un avocat, Me Mario Stasi ; de sept fonctionnaires, MM. Bernard Couzier (ancien directeur général de la police nationale), Pierre Marion (directeur général de la sécurité extérieure), Michel Guyot (directeur central de la police judiciaire), Michel Jéol (directeur des affaires criminelles et des grâces), le général Michel Jorant (directeur de la protection et de la sécurité de la défense), Jacques Dondoux (directeur général des télécommunications), assisté de M. André Scavennec (chef du service central de la sécurité des installations au ministère des P. et T.). La secrétaire de la commission était Mme Agnès Delaroche, conseiller référendaire à la Cour de cassation.

SUPPRIMÉES... ET MAINTENUES

L'avenir des unités spécialisées

Que deviendront les unités spécialisées ? C'est une des questions posées aussi bien par les syndicats de policiers qui, comme la Fédération autonome, en ont critiqué le principe que par ceux qui font de leur maintien un cheval de bataille. Or, la réponse est encore incertaine.

« Les brigades spécialisées seront supprimées, sauf pour ce qui concerne la lutte contre le grand banditisme », écrivait aux organisations syndicales M. Mitterrand, en mai 1981, entre les deux tours de l'élection présidentielle. L'argumentation qui motivait cet engagement a été détaillée en janvier par M. Jean-Michel Belorgey, député (P.S.) de l'Allier, dans son pré-rapport sur les réformes de la police. *« Source d'une fraction importante des incidents de police »*, la multiplication des formations spécialisées, estime-t-il, *« a conduit à atomiser le corps urbain en une poussière de services autonomes, multipliant les cloisonnements dangereux, contribuant à faire éclater des filières hiérarchiques qui avaient fait leurs preuves (...), réduisant le volume des effectifs nécessaires au service général »*. La commission que présidait M. Belorgey a donc proposé de favoriser la polyvalence des policiers et de réduire le nombre de ces unités spécialisées : suppression des unités mobiles de sécurité (U.M.S.) et des unités légères de sécurité (U.L.S.), restructuration des brigades de surveillance nocturne (B.S.N.), des brigades de surveillance de la voie publique (B.S.V.P.), des brigades anticriminalité dans la petite couronne parisienne (BAC) ainsi que des brigades de mineurs.

Cette suggestion a été suivie par le ministère de l'intérieur à l'occasion de la mise en place des nouveaux horaires liés à la réduction du temps de travail. Dans une circulaire du 13 juillet, le directeur général de la police nationale, M. Bernard Couzier – qui vient d'être remplacé par M. Paul Cousseran, – écrivait qu' *« à l'occasion de ces modifications il sera procédé sans délai à la dissolution des unités spécialisées, dont les effectifs seront reversés dans les unités de service général »*. Dans une autre circulaire, datée du 22 juillet, le directeur central de la sécurité publique, M. Clément Bouhin, confirmait : *« Toutes les unités spécialisées de fonctionnaires en tenue seront dissoutes, à l'exclusion des unités motocyclistes et cynophiles. Les corps urbains seront donc exclusivement composés d'unités de service général. »*

L'échéance pour ces nouvelles dispositions était fixée au 6 septembre dernier, date du retour au ministère des propositions d'emploi du temps faites par les onze secrétariats généraux pour l'administration de la police (SGAP). Or, depuis, rien : les unités spécialisées sont toujours en place. – E. P.

● *La F.P.I.P. se plie à l'interdiction de son rassemblement.* – Après l'interdiction par le préfet de police de Paris du *« rassemblement des policiers mécontents »* qu'elle voulait organiser, jeudi 30 septembre, place Beauvau, face au ministère de l'intérieur *(le Monde* des 29 et 30 septembre), la Fédération professionnelle indépendante de la police (F.P.I.P.) a décidé de se plier à cette décision.

La F.P.I.P. est *« respectueuse des lois »*, a expliqué, lors d'une conférence de presse, mercredi, son président, M. Didier Gandossi. Respectant cette interdiction, *« sans raisons valables »*, d'une manifestation qui *« aurait servi de soupape de sécurité au malaise grandissant de la profession »*, M. Gandossi n'exclut pas toutefois que *« le couvercle étant maintenu sur la marmite, dans un avenir proche, surviennent des actions incontrôlées et spontanées »*.

DÉFENSE

M. HERNU : l'effort nucléaire de la France en 1983 représente le minimum nécessaire pour rester crédible

« L'effort continu de la France en faveur de ses forces nucléaires représente le minimum nécessaire pour demeurer durablement au-dessus du seuil de crédibilité. » **C'est ce qu'a déclaré, ce jeudi 30 septembre, aux députés membres de la commission de la défense, M. Charles Hernu, ministre de la défense, qui présentait à l'Assemblée le projet de budget militaire pour 1983.**

Ce projet de budget s'élève à 158 865 millions de francs de crédits de paiement (en augmentation de 10 % par rapport au budget voté pour 1982) et à 78 443 millions de francs d'autorisations de programme consacrées aux dépenses d'équipement. Si l'on exclut les pensions et allocations de retraite, le projet de budget de la défense pour 1983 est de 133 295 millions de francs.

A propos des dépenses d'équipement nucléaire, M. Hernu a précisé que les autorisations de programme seraient, en 1983, supérieures de 24,6 % à celles de 1982 et les crédits de paiement supérieurs de 14,4 %. Sur ce plan, le ministre de la défense a reconnu qu'il était *« le ministre de la continuité »*, ajoutant qu'il était aussi *« le ministre du changement »*, par exemple, pour le renforcement des forces d'assistance rapide, la réforme des écoles militaires ou l'environnement du service national et le style de vie des appelés.

Récusant le *« procès »* qu'on lui ferait *« d'un budget de régression »*, M. Hernu a estimé que ses crédits étaient peu atteints par les restrictions, puisqu'il continuaient de représenter, comme pour 1982, environ 3,895 % du produit intérieur brut marchand (P.I.B.M.). Dans le domaine des armements classiques, a-t-il indiqué, les matériels livrés en 1983, notamment le char AMX-30 B2, le fusil automatique FAMAS et le missile sol-air Roland, permettront d'achever l'exécution de la loi de programmation militaire 1977-1982 même si, d'autre part, certains programmes, comme les véhicules tactiques, ont un retard de deux. *« Ce projet de budget*, a conclu le ministre, *donne aux armées françaises les moyens de remplir leurs missions aussi bien q'elles les remplissent aujourd'hui à Beyrouth »*, au sein de la force de sécurité.

M. Hernu a, d'autre part, indiqué que les commandes d'armements reçues à l'exportation avaient été de 26,4 milliards de francs durant le premier semestre de 1982 (au lieu de 32,8 milliards de francs pour toute l'année 1981). Ce bond des commandes est dû vraisemblablement à la conclusion d'importants contrats récents avec l'Arabie Saoudite, l'Inde et l'Egypte.

Grumman baisse de 10 % le prix d'achat par la France de quatre avions-radar

La société américaine Grumman a diminué de 10 % environ le prix des avions-radar E2C Hawkeye qu'elle se propose de vendre à la France dans le cadre d'un accord intergouvernemental. Cette offre est en concurrence avec une proposition de Boeing pour son avion E3A AWACS, mais, à ce jour, on ignore le choix des autorités françaises sur le modèle d'appareil retenu pour transporter un système de détection aérienne lointaine.

Selon M. John Cocks Bierwirth, président-directeur général de Grumman, qui était de passage, mercredi 29 septembre, à Paris, l'achat éventuel par l'armée de l'air française de quatre avions-radar Hawkeye est aujourd'hui estimé à 354,7 millions de dollars (soit 2 483 millions de francs), au lieu de 394,7 millions de dollars primitivement. La différence de 40 millions de dollars (environ 280 millions de francs) tient au fait que, si accord il y a, il se fera dans le cadre d'une convention intergouvernementale entre les Etats-Unis et la France et non plus dans le cadre d'une transaction commerciale classique qui laisse à l'industriel toute liberté de fixer ses prix et, donc, le montant des profits qu'il peut en attendre.

Le Hawkeye, un biturbopropulseur en service dans la marine américaine, en Israël (où il a rendu possible l'attaque de l'aviation syrienne et des batteries syriennes de missiles sol-air au Liban par l'armée israélienne) et au Japon, est capable de détecter et d'identifier une menace aérienne à 400 kilomètres de distance lorsqu'il vole à 9 100 mètres d'altitude.

M. Fred Raymes, vice-président de Grumman, a précisé à cette occasion que la société américaine était prête à développer, en cas d'achat de l'Hawkeye, un programme de compensations commerciales et industrielles à 100 %, couvrant presque intégralement la commande de 2,5 milliards de francs.

Vingt-sept projets (concernant l'aéronautique, l'espace, l'électronique, les ordinateurs et la machine-outil) de coopération entre Grumman et des sociétés françaises ont été étudiés, apportant, en l'état atuel, environ douze millions d'heures de travail à des industriels français, dont 60 % appartiennent aux petites et moyennes entreprises. Pour l'essentiel, soit la valeur de 210 millions de dollars, il s'agit d'un accord entre Grumman et Arianespace pour vendre le lanceur européen Ariane aux Etats-unis où, en plus de deux options et de trois réservations, cinq lanceurs ont été vendus ferme à trois sociétés.

LE GÉNÉRAL PHILIPPONNAT COMMANDERA LES FORCES FRANÇAISES EN ALLEMAGNE FÉDÉRALE

Sur la proposition du ministre de la défense, M. Charles Hernu, le conseil des ministres du mercredi 29 septembre a approuvé les promotions et nominations suivantes :

● TERRE. – Est élevé au rang et à l'appellation de général de corps d'armée, le général de division Bernard Philipponnat qui prendra, à compter du 17 décembre prochain, le commandement du 2e corps d'armée et celui des forces françaises en République fédérale d'Allemagne.

[Né le 1er mars 1926 à Mareuil-sur-Ay (Marne) et ancien élève de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr, alors installée en 1944 à Cherchell (Algérie), Bernard Philipponnat a servi en Indochine, notamment comme instructeur de l'armée nationale vietnamienne entre 1954 et 1956, et en Algérie. De 1968 à 1970, il commande le 50e régiment de chars de combat. De 1972 à 1974, il est chef de la mission militaire française d'assistance en Arabie Saoudite.

Promu général de brigade, Bernard Philipponnat prend le commandement, en 1977, de la 55e division militaire territoriale en Corse. En juin 1980, il commande la 8e division d'infanterie et la 22e division militaire territoriale avant d'être promu général de division en mars 1981.

● MARINE. – Est élevé au rang et à l'appellation de vice-amiral d'escadre, le vice-amiral Philippe Crouzat, préfet maritime de Cherbourg.

● AIR. – Est promu général de brigade aérienne, le colonel Bernard Nicolas.

FAITS DIVERS

L'accident de l'Iliouchine sur l'aérodrome de Luxembourg

TREIZE MORTS
SOIXANTE QUATRE RESCAPES

Un Iliouchine 62 de la compagnie soviétique Aéroflot a quitté la piste au moment de l'atterissage, le mercredi 29 septembre à 20 h 25, sur l'aérodrome de Luxembour-Findel. D'après les derniers chiffres fournis par les sauveteurs il y auraikt treize morts et soixante-quatre rescapés dont certains grièvement blessés.

Les premiers éléments de l'enquête ont révélé que l'avion s'était posé normalement sur la piste et, après avoir roulé sur 200 mètres, avait brusquement été déporté sur la droite. L'appareil a heurté alors un bâtiment abritant un château puis, après être monté sur un talus, a dévalé un ravin. L'Iliouchine a pris feu aussitôt mais la plupart de passagers ont réussi par leurs propres moyens à évacuer la carlingue.

Le pilote a déclaré aux enquêteurs qu'il ne s'expliquait pas ce qui s'était passé après l'atterrissage. Il a souligné qu'il avait été incapable de maitkriser son Iliouchine au moment où le réacteur gauche est tombé en panne quand le flux a été inversé pour prolvoquer le freinage de l'avion au sol. L'appareil, après une escale à Luxembourg, devait poursuivre sa route vers Lima, via Lisbonne. (AFP)

FAITS ET JUGEMENTS

LES HUISSIERS DE JUSTICE VEULENT AMÉLIORER LEUR IMAGE

Le Syndicat national des huissiers de justice a réuni, le 28 septembre, sa première conférence de presse depuis sa création en 1968. Me Jean Gaudry, le président en exercice, huissier de justice à Lyon, a présenté des propositions de réforme de la profession soumises au ministre de la justice le 8 septembre. Il voudrait effacer la mauvaise image que l'huissier de justice a auprès du public. Me Jean Gaudry a insisté sur le fait que l'huissier n'a plus seulement pour tâche aujourd'hui d'exécuter les décisions des tribunaux. Il est, a-t-il expliqué, au service des justiciables, des agents économiques, des partenaires sociaux. Il acquiert un rôle de conseil et souvent même de conciliateur, en milieu rural notamment.

Les huissiers de justice sont 2 782 en France, et 40 % d'entre eux appartiennent au syndicat, qui demande l'égalité avec les autres professions du monde juridique et judiciaire et des allègements fiscaux. Le syndicat a appelé ses adhérents à participer à la manifestation des professions libérales, ce jeudi à Paris.

● *Une pétition en faveur de Mme Helyette Bess*, militante libertaire incarcérée depuis le 14 août pour recel de trois fausses cartes d'identité vierges, a été signée par une trentaine de personnalités demandant *« sa mise en liberté immédiate »*. Interpellée lors des recherches de militants d'Action directe, Mme Bess, directrice de la librairie *« Le Jargon libre »*, a été inculpée par M. Jean-Louis Bruguière, juge d'instruction, qui l'a d'abord maintenue en détention avant de rendre une ordonnance de mise en liberté le 17 septembre. Le parquet a fait appel de cette décision. Parmi les signataires, qui rappellent les déclarations de M. Badinter sur le caractère exceptionnel de la détention provisoire ; MM. Alain Bombard, ancien secrétaire d'Etat à l'environnement, Gilles Perrault, Serge Gainsbourg, Léo Ferré, François Chatelet, Norbert Bensaïd et Mmes Madeleine Renaud, Benoîte Groult, Régine Desforges.

● *Un agent financier condamné à trois ans de prison.* – Le tribunal correctionnel de Tours a condamné, le 27 septembre, un agent financier d'Amboise (Indre-et-Loire), M. Julien Meunier, quatre-vingts ans, à trois ans d'emprisonnement pour *« contrefaçon, falsification, faux en écritures, banqueroute et escroquerie »*. Une vérification effectuée par la Banque de France en 1980 avait fait apparaître un « trou » de 40 millions de francs dans la comptabilité de l'agent financier qui n'exerçait pas les opérations financières ordonnées par ses clients.

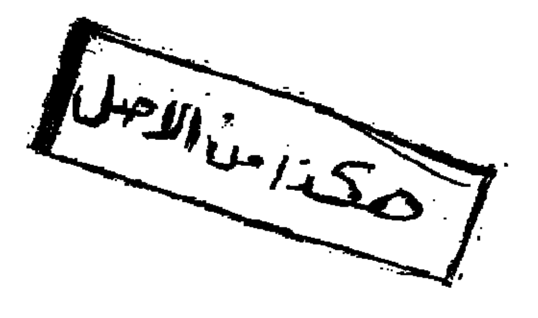
● *M. Jean Mitchell, négociant en produits pétroliers à Reims*, qui, après huit ans de procédure contre Elf-France a été débouté, jeudi 23 septembre, par la cour d'appel de Reims *(le Monde* daté 26-27 septembre), s'est pourvu en cassation mardi 28 septembre. En première instance, le tribunal correctionnel de Reims avait retenu l'un des quatre chefs d'inculpation des sept dirigeants d'Elf-France, la pratique de prix illicites, et les avait condamnés à des peines allant de 5 000 francs d'amende à un mois d'emprisonnement avec sursis et 50 000 francs d'amende.

● *Une commerçante est tuée par un malfaiteur.* – La propriétaire d'un magasin de sport situé boulevard Masséna, à Paris (13e), a été tuée, le mercredi 29 septembre, vers 17 heures 30, d'un coup de feu tiré par un malfaiteur. L'homme, âgé d'une trentaine d'années, venait de se faire remettre, sous la menace d'une carabine, la caisse d'une pharmacie de l'avenue de la Porte de Choisy

Poursuivi par le pharmacien, le malfaiteur qui s'enfuyait à pied s'est retourné et a fait feu dans la direction de ce dernier, atteignant la commerçante en plein cœur, avant de disparaître.

● *Nomination d'un conseiller d'État.* – Sur proposition du garde des sceaux, le conseil des ministres du 29 septembre a nommé conseiller d'État, M. Pierre Lobry qui était jusqu'alors maître des requêtes au Conseil d'État.

● RECTIFICATIF. – Une erreur de transmission nous a fait écrire dans l'article sur « L'avortement en Lorraine » *(le Monde* du 28 septembre) : *« En Moselle, les chiffres de cette année étaient pour les dix premiers mois de 9 641 I.V.G. »* Il fallait lire en fait : *« En Moselle, les chiffres de cette année étaient pour les six premiers mois de 964 I.V.G. »*







ÉDUCATION

Les difficultés de recrutement des enseignants du secondaire

Plusieurs ministères à la recherche de solutions

Une réunion interministérielle a eu lieu, mercredi 29 septembre à l'hôtel Matignon, pour examiner les modalités de recrutement des enseignants du second degré. Des représentants des ministères de l'éducation nationale, du budget et de la fonction publique y participaient. Pour l'instant, le gouvernement, oubliant ses velléités de « transparence » fait le silence total sur le contenu de cette réunion.

Si le problème de recrutement à long terme se pose après plusieurs années de réduction du nombre de postes ouverts aux concours de l'agrégation et du certificat d'aptitude au professorat de l'enseignement du second degré (CAPES) de 1973 à 1980, celui du court terme existe pour certaines académies déficitaires (Nord et Est). Elles ont été autorisées à des recrutements exceptionnels de maîtres auxiliaires après avoir épuisé leurs ressources en personnels qui devaient être réemployés, compte tenu de leurs états de service l'an dernier (travail à plein temps - dix-huit semaines ou trente semaines à mi-temps). Ces recrutements exceptionnels permettront de combler les vides en ce début d'année scolaires. Mais, dès qu'il faudra assurer des remplacements d'enseignants malades, de nouveaux vides réapparaîtront.

Le Syndicat national des enseignements de second degré (SNES) fait, pour sa part, des propositions. Il réclame à nouveau la suppression de tout « auxiliariat », et la création de postes de titulaires-remplaçants qui seraient proposés au « mouvement » (les mutations) national. Pour l'immédiat, il demande que l'on ait recours au volontariat en intégrant dans le corps des professeurs certifiés, les adjoints d'enseignement qui accepteraient d'occuper les postes non pourvus dans les académies du Nord et de Nancy-Metz.

Les non-titulaires de Grenoble veulent « rester au pays »

De notre correspondant

Grenoble. — Les maîtres auxiliaires de l'académie de Grenoble qui, trois semaines après la rentrée des classes, n'ont toujours pas été réemployés, ont manifesté, mercredi 29 septembre, au rectorat, à l'appel du SGEN.-C.F.D.T. Le recteur, M. Michel Migeon a, pendant quatre heures, tenté d'apaiser un groupe de deux cents maîtres auxiliaires, rendus furieux par la menace du ministère d'affecter les non-titulaires dans les « académies déficitaires » du nord de la France.

L'académie de Grenoble, qui ne disposait, au début de l'année scolaire, que de cinq cents postes vacants (contre plus d'un millier les autres années) n'a pu absorber l'ensemble des mille sept cents maîtres auxiliaires. Ils sont ainsi près de six cents à attendre une hypothétique affectation.

Mercredi, ils ont voulu obtenir l'assurance qu'ils seraient tous réemployés dans l'académie de Grenoble. N'y-a-t-il pas, en effet, de très nombreuses classes surchargées, des enseignements non assurés ? En outre, plusieurs centaines de professeurs doivent actuellement effectuer un nombre souvent très élevé d'heures supplémentaires, pour ne pas laisser des élèves sans enseignement. Le SGEN-C.F.D.T. est, pour sa part, convaincu qu'au moins trois cents à trois cent cinquante maîtres auxiliaires pourraient être très rapidement affectés dans des établissements du second degré qui connaissent, depuis la rentrée, de graves difficultés.

Des maîtres auxiliaires soulignent la situation très paradoxale dans laquelle ils se trouvent : « *Alors que les besoins sont évidents dans l'académie, nous sommes payés à ne rien faire, tandis que des professeurs effectuent des heures supplémentaires pour pallier l'absence dramatique de postes. Cette situation est doublement scandaleuse.* »

Le recteur, s'appuyant sur les engagements pris par le ministre de l'éducation nationale, a confirmé, à l'issue de son « dialogue » avec les M.A., qu'il s'efforcera de réemployer dans l'académie de Grenoble tous les maîtres auxiliaires et que si des « propositions avantageuses » étaient faites à certains d'entre eux pour se rendre dans les académies du Nord, ils seraient en droit de refuser.

Les services rectoraux estiment qu'une centaine de maîtres auxiliaires ne pourront pas trouver de poste cette année dans l'académie de Grenoble et que seule une décision politique, qui relève du ministre de l'éducation et du gouvernement, pourrait débloquer une situation qui, au fil des jours, risque de s'envenimer et de devenir explosive.

CLAUDE FRANCILLON.

La radio Fréquence-Nord recueille 530 candidatures pour le Nord et la Picardie

Fréquence-Nord, radio régionale de Radio-France a réalisé, mercredi 29 septembre, une opération « recrutement d'enseignants ». Il s'agissait de lancer un appel aux maîtres auxiliaires sans emploi, volontaires pour occuper, dès l'année scolaire en cours, un poste dans l'académie de Lille ou d'Amiens. Ces deux académies qui manquent d'enseignants viennent, en effet, d'être aurorisées à procéder à un recrutement exceptionnel de maîtres auxiliaires : deux cent cinquante pour le Nord, cent pour la Picardie (*le Monde* daté 26-27 septembre).

L'opération a connu un réel succès puisque cinq cent trente auditeurs ou auditrices ont proposé leurs services. Il y a quelques semaines, le recteur de Lille affirmait n'avoir recueilli que six candidatures de la part de maîtres auxiliaires originaires d'autres régions et désireux de trouver un poste dans le Nord.

Les appels recueillis par Fréquence-Nord provenaient, en majorité, du Nord ou de Picardie ; mais il en est parvenu de toute la France dont cinq de Corse. L'opération avait été organisée en collaboration avec les six autres stations décentralisées de Radio-France (1) et avec l'aide de plusieurs journaux régionaux, répartis sur toute la France.

Les responsables de Fréquence-Nord ont transmis les cinq cent trente fiches aux deux rectorats intéressés qui examineront les candidatures. Ils déclarent avoir été étonnés par le nombre de « surdiplômés » parmi les candidats, ainsi que par la proportion — un sur quatre — de non-enseignants, attirés par cette profession.

(1) Radio-Bretagne-Ouest, Radio-Seine-et-Marne, Radio-7, Radio-La-Creuse, Radio-Berry-Sud et Radio-Vaucluse.

M. SAVARY SANCTIONNE L'INSPECTEUR D'ACADÉMIE DE LA LOIRE

L'inspecteur d'académie de la Loire, M. Jean Touron, a été sanctionné par le ministère de l'éducation nationale pour avoir « *laissé des établissements scolaires de l'académie créer des structures nouvelles sans disposer des postes correspondants* ». M. Touron, avisé le 28 septembre qu'il devait « *quitter immédiatement ses fonctions* » est nommé chef du service académique d'information et d'orientation à Nancy. Le ministère précise que, « *s'estimant néanmoin engagé par les dispositions prises à tort par l'inspecteur d'académie, M. Savary a décidé d'accorder, à titre exceptionnel, une vingtaine de postes supplémentaires au département de la Loire* ».

Venu de l'inspection académique de Haute-Loire, M. Touron avait pris ses fonctions à Saint-Etienne en février 1981. Il se défend d'avoir fait des demandes de postes abusives et considère que la décision finale du ministère d'accorder vingt postes supplémentaires lui donne raison. « *Il les fallait*, dit-il, *les élèves sont là.* » L'inspection générale de l'éducation nationale, venue examiner les dossiers de l'inspection de Saint-Etienne peu après la rentrée, en a décidé autrement. M. Touron, selon elle, aurait contrevenu à la « *la nouvelle procédure de répartition des moyens fondée sur la transparence et le dialogue* ».

● *Une agrégation d'éducation physique et sportive.* — Le *Journal officiel* du jeudi 30 septembre annonce l'institution d'une agrégation d'éducation physique et sportive. Le concours sera accessible aux professeurs d'éducation physique en fonctions, aux titulaires du CAPEPS (certificat d'aptitude au professorat d'éducation physique et sportive), aux titulaires du diplôme de l'école normale supérieure de l'E.P.S. ou de l'institut national du sport, « *à condition que ces diplômes aient été obtenus au plus tard à la fin de la session 1982-1984* », enfin, aux inspecteurs principaux de la jeunesse et des sports titularisés « *au plus tard au 31 décembre 1982* ».

SCIENCES

Au ministère de la recherche et de l'industrie

M. ROBERT CHABBAL EST NOMMÉ PRÉSIDENT DE LA MISSION SCIENTIFIQUE ET TECHNIQUE

Sur proposition de M. Jean-Pierre Chevènement, ministre de la recherche et de l'industrie, M. Robert Chabbal, qui occupait les fonctions de secrétaire général adjoint de l'OTAN pour les questions scientifiques, a été nommé président de la mission scientifique et technique du ministère par le conseil des ministres du 29A ce poste, il assurera avec M. Yves Frage, qui est le chef de cette mission, depuis sa création (*le Monde* du 3 décembre 1981), un rôle d'animation et de coordination. Cette entité est, en effet, la « compétence du ministère », sa faculté d'expertise. Légère avant tout, cette mission, qui est mise à la disposition du directeur général de la recherche et de la technologie, se veut en définitive une sorte d'état-major ayant la charge « *d'impulser toute la recherche et le développement technologique* ».

[Né le 6 février 1927 à Nîmes, M. Robert Chabbal est agrégé de sciences physiques et docteur ès-sciences. Il a passé une grande partie de sa carrière au centre national de la recherche scientifique (C.N.R.S.), dont il est devenu en août 1976 directeur général, poste qu'il a occupé jusqu'à la réorganisation de septembre 1979. Peu après, il rejoignit l'OTAN pour occuper les fonctions de secrétaire général adjoint pour les questions scientifiques.]

● *Pei Wenzhong*, anthropologue chinois, vient de mourir en République populaire de Chine, à l'âge de soixante-dix-neuf ans. Ayant étudié à Pékin puis à Paris, il avait fait partie de l'équipe de chercheurs de diverses nationalités qui découvrit les restes du sinanthrope en 1929. Cet hominidé est la forme asiatique de l'*homo erectus* (appelé autrefois pithécanthrope), le prédécesseur de l'*homo sapiens*. Le crâne fossile trouvé alors était vieux de quelque cinq cent mille ans.

SPORTS

FOOTBALL

MONACO ÉLIMINÉ DE LA COUPE D'EUROPE DES CLUBS CHAMPIONS

Vingt-quatre heures après la qualification pour les huitièmes de finale de la Coupe d'Europe des vainqueurs de coupe du Paris-Saint-Germain face au Lokomotiv Sofia (5-1), Monaco a été éliminé, le 29 septembre, de la Coupe d'Europe des clubs champions par le C.S.K.A. Sofia. Les Bulgares qui avaient fait match nul (0-0) avec les Monégasques lors du match-aller ont acquis (2-0) leur qualification au cour de la prolongation du match, les deux équipes n'ayant pas réussi à se départager à la fin du temps réglementaire (0-0).

En Coupe de l'U.E.F.A., Bordeaux et Saint-Etienne se sont qualifiés pour les seizièmes de finale. Les Bordelais battus (1-3) au match-aller ont nettement dominé (5-0) le club est-allemand Carl Zeiss Iena au match-retour ; les Stéphanois, vainqueurs (4-1) sur leur terrain, ont fait match nul (1-1) face à l'équipe hongroise Tatabanya. En revanche, Sochaux battu (0-1) par le club grec Paok Salonique à l'aller a été éliminé malgré la victoire (2-1) acquise sur son terrain.

(TRENTE-DEUXIÈMES DE FINALE)

*C.S.K.A. Sofia (Bulg.) b. Monaco (Fr.) apr. prol.	2-0	(0-0)
*Liverpool (Angl.) b. Dundalk (Irl.)	1-0	(4-1)
*Besiktas (Tur.) et Aston Villa (Angl.)	0-0	(1-3)
*Widzew Lodz (pol.) b. Hibernians (Malte)	3-1	(4-1)
*Raba Eto (Hon.) b. Standard (Belg.)	3-0	(0-5)
*Dyn. Kiev (U.R.S.S.) b. Grasshopper (Suisse)	3-0	(1-0)
*H.J.K. Helsinki (Finl.) b. Omonia Nicosie (Chyp.)	3-0	(0-2)
*Rapid vienne (Autr.) b. Avenir Beggen (Lux.)	8-0	(5-0)
*Oesters (suède) b. Olympiakos (Grèce)	1-0	(0-2)
*Real Sociedad (Esp.) b. Vikingur (Isl.)	3-2	(1-0)
*Linfield (Irl. N.) b. Nentori Tirana (Alb.)	2-1	(0-1)
Celtic (Écosse) b. *Ajax (P.-B.)	2-1	(2-2)
*Hambourg (R.F.A.) b. Dyn. Berlin (R.D.A.)	2-0	(1-1)
*Juventus (Ital.) et Hvidovre (Dan.)	3-3	(4-1)
*Dukla Prague (Tch.) b. Dyn. Bucarest (Roum.)	2-1	(0-2)
*Sporting (Port.) - Dyn. Zagreb (Youg.)	3-0	(0-1)

COUPE DES VAINQUEURS DE COUPE

(SEIZIÈMES DE FINALE RETOUR)

*Paris-St-Germain (Fr.) b. Lok. Sofia (Bulg.)	5-1	(0-1)
*Tottenham (Angl.) b. Coleraine (Irl.)	4-0	(3-0)
Swansea (Galles) b. *Sliema Wanderers (Mal.)	5-0	(12-0)
*Lech Poznan (Pol.) b. West Mannacyjar (Isl.)	3-0	(1-0)
*Étoile rouge (Youg.) b. Lillestroem (Norv.)	3-0	(4-0)
*Kuussysi Lahti (Finl.) et Galatasaray (Turq.)	1-1	(1-2)
*Dyn. tirana (Alb.) et Aberdeen (Écosse)	0-0	(0-1)
*Ujpest Dosza (Hongr.) b. I.F.K. Goeteborg (Suède)	3-1	(1-1)

PRESSE

PAS D'ACCORD EN VUE AUX « DÉPÊCHES » DE DIJON

Une réunion tripartite, convoquée mardi 28 septembre au ministère du travail à Paris, a étudié la situation des soixante-sept ouvriers du Livre des *Dépêches* de Dijon qui ont refusé leur mutation à Lyon (*le Monde* daté 26-27 septembre).

Dans un communiqué, M. Jean-Charles Lignel, propriétaire du *Progrès*, mais qui contrôle aussi *les Dépêches*, affirme qu'il est prêt à accorder : un ultime délai de réflexion pour les soixante-sept intéressés pour rejoindre leur poste à Chassieu, près de Lyon, siège du *Progrès* ; une priorité d'embauche pendant dix-huit mois au personnel licencié économiquement après refus de mutation ; une possibilité de mutation inter-établissements sous réserve que cela n'implique pas d'embauche ; le paiement d'un préavis sans être travaillé ; le paiement d'un mois de salaire supplémentaire au-delà des indemnités prévues dans les conventions collectives.

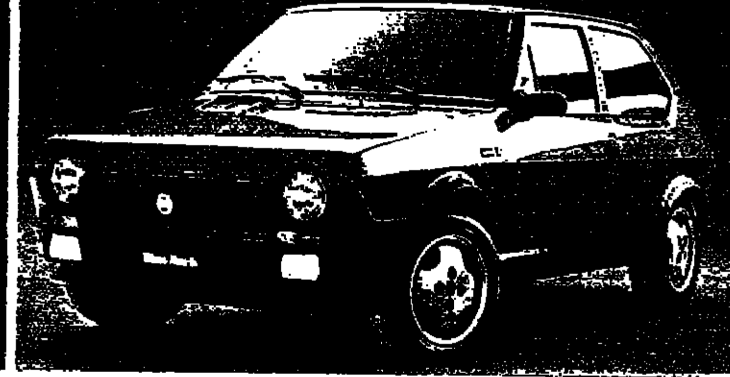
M. Lignel a ajouté cependant que ces engagements n'étaient valables que sous réserve de la « *libération des locaux occupés des Presses nouvelles de l'Est, à Dijon, de la reprise de l'impression des Dépêches à Chassieu, de l'assurance de pouvoir distribuer normalement les Dépêches et le Progrès en Côte-d'Or et dans le Jura, la cessation des actes de vandalisme qui se perpétuent depuis le 19 août, d'un accord du ministère du travail et de l'emploi, au plus tard le 15 octobre, concernant les licenciements demandés* ».

L'AUTOMOBILE

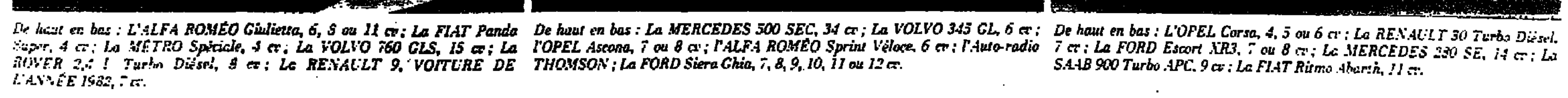
SPÉCIAL SALON 1983

De haut en bas : L'ALFA ROMÉO Giulietta, 6, 8 ou 11 cv ; La FIAT Panda Super, 4 cv ; La MÉTRO Spéciale, 4 cv ; La VOLVO 760 GLS, 15 cv ; La ROVER 2,4 l Turbo Diésel, 8 cv ; La RENAULT 9, VOITURE DE L'ANNÉE 1982, 7 cv.

De haut en bas : La MERCEDES 500 SEC, 34 cv ; La VOLVO 343 GL, 6 cv ; l'OPEL Ascona, 7 ou 8 cv ; l'ALFA ROMÉO Sprint Véloce, 6 cv ; l'Auto-radio THOMSON ; La FORD Siera Ghia, 7, 8, 9, 10, 11 ou 12 cv.



De haut en bas : L'OPEL Corsa, 4, 5 ou 6 cv ; La RENAULT 30 Turbo Diésel, 7 cv ; La FORD Escort XR3, 7 ou 8 cv ; La MERCEDES 280 SE, 14 cv ; La SAAB 900 Turbo APC, 9 cv ; La FIAT Ritmo Abarth, 11 cv.



Les annonceurs de ce numéro spécial ont sélectionnés les modèles dont les photographies illustrent cette page.

VOITURES

Marasme

LE 69e Salon de l'automobile et du motocycle de Paris ouvre ses portes. Un salon qui définira les tendances actuelles de la construction mondiale, mais reflétera aussi les réalités présentes d'un marché *national que les marques étrangères ont cette année rudement attaqué.*

Un seul constructeur français y présentera une voiture *entièrement nouvelle, les étrangers,* Allemands, Américains, Japonais ou Italiens, se tailleront la part du lion en faisant de cette manifestation l'occasion de *plusieurs « premières mondiales ».*

Il ne faudrait pas en conclure sans nuance que la construction automobile française marque techniquement le pas et qu'un retard accumulé depuis plusieurs années *en ce domaine* paraît être la raison du relatif marasme que connaissent les marques nationales.

La réalité est autre car l'on *ne voit guère ce qui pourrait* sérieusement être reproché aux voitures françaises d'aujourd'hui. Aurait-on oublié qu'ici est née la voiture de tourisme à deux volumes ? Ignorerait-on que l'essentiel des modèles construits en France comportent la « traction avant » et des suspensions indépendantes, gages éprouvés d'une utilisation routière simple ? Ne saurait-on *pas la part utile* que prend l'électronique dans des modèles offerts tant dans le domaine de l'allumage, de la carburation que dans celui, par *exemple, d'une transmission automatique ?*

Innovant depuis des années dans la bataille du poids, des CX et autres pénétrations dans l'air, peut-on reprocher aux marques françaises d'avoir ignoré les soucis de consommation et de *confort* de conduite ? Alors ? Stagnation de la recherche ? Inexploitation des solutions nouvelles ? Fatalité ?

Pas du tout, répliquent les constructeurs. Voyez *plutôt* du côté de nos ennuis sociaux qui ont éclaté au moment même où une amorce de reprise se confirmait sur le marché national. Interrompre une production à ce moment-là, dit-on, c'est à coup sûr *dérouter sur d'autres* marques les clients et pour ceux qui achètent leur première voiture, leur inspirer des inquiétudes sur le suivi du produit qui, pourtant, subit, *plus encore que de coutume,* les contrôles qui s'imposent. Une automatisation poussée est de toute façon une garantie de nos jours.

Voyez aussi du côté des prix, ajoute-t-on, et de leur blocage qui nous ont fait présenter des modèles sans que l'on ait pu fixer en même temps leur tarif.

Certes, mais n'y a-t-il pas eu aussi une certaine tendance à laisser un peu aller les choses ? Une sorte de démobilisation.

La pauvreté de certains intérieurs, le vieillissement de lignes trop vues, le peu de soin mis *parfois à la finition des voitures* n'auraient-ils pas aussi leur responsabilité dans la bouderie que connaissent aujourd'hui, de la part de leurs clients traditionnels, les *marques nationales ?*

Comment, dès lors, s'étonner qu'à l'époque où la notion de fidélité n'est plus de mise, des petites ou des grosses voitures venues d'ailleurs, fignolées, triomphantes comme des devises *fortes, présentées* par des directions commerciales agressives et des réseaux accueillants, attirent le regard puis déterminent un choix ? A plus forte raison, quand des efforts particuliers sont faits sur des *tarifs qu'un prix de revient* moindre n'explique pas à lui seul. Ajoutons-y la mode et ses effets multiplicateurs et tout sera dit.

Une consolation dans cette vallée de larmes : interroger les marques étrangères sur leurs propres marchés nationaux révèle qu'elles y connaissent elles *aussi des tourments,* car les voitures venues d'ici ont chez eux, aux yeux de leur public traditionnel, bien des vertus...

Difficile décidément, même en matière automobile, d'être prophète en son pays.

CLAUDE LAMOTTE.

BX CITROËN :
elle est bien de la famille

Les fidèles de Citroën pourront être satisfaits. Avec la BX, nouveau cheval de bataille de la firme aux chevrons, ils auront une Citroën. Même si un certain nombre d'organes se retrouveront sur d'autres modèles du groupe, même si la BX peut être livrée avec des organes qui dotent déjà d'autres modèles du même groupe. L'interprétation qu'à faite la firme du quai de Javel reste originale, et les lois d'économies d'échelle qui veulent une utilisation de pièces interchangeables entre marques associées n'ont en rien altéré cette volonté.



Située, désormais dans la production entre les GSA et les CX, les BX comportent l'essentiel de ce qui a fait la réputation de Citroën, c'est-à-dire une tenue de route irréprochable, un freinage efficace (4 disques) une suspension hydropneumatique éprouvée, un confort qui n'est plus à vanter et une ligne typiquement de *la famille bien qu'inspirée du projet* du carrossier italien Bertone.



« Traction avant », bien sûr, ces *nouvelles berlines,* qui constituent la grande attraction du Salon, se présentent uniquement en version bicorps. Longues de 4,23 m, cinq per*sonnes peuvent s'y installer.*

Selon leur appellation, le choix porte sur des motorisations et des finitions variables. La BX de base (6 CV) possède un moteur à quatre cylindres de 1360 cm3 connu (Visa GT, Renault 14 TS) qui sort 62 ch à 5500 tr/mn. La boîte de vitesses est à quatre rapports. Elle passe à cinq rapports dans les versions BX 14E et BX 14RE (7 CV), le même moteur donnant pour sa part dans les deux modèles 72 ch à 5 750 tr/mn. En haut de la gamme, on trouve les BX 16RS et BX 16TRS (7 CV) dotées de la boîte cinq rapports et du récent moteur de 1 580 cm3 fabriqué à Tremery près de Metz, que possédera également chez Peugeot la 305 GT, livrable en 1983. Ce groupe sort à 90 ch dans les versions Citroën et à 94 ch dans la version Peugeot. Affaire d'échap*pement, nous a-t-on expliqué.* Toujours est-il que ce moteur donne à la *route sur les BX de bons résultats. Il* mène, dans des conditions de rou*lage idéales, à des vitesses de* pointe supérieures à celles que donne *l'usine,* et sa *souplesse plus* que son « pointu » apparaît rapide*ment. Donnée pour 176 km/h, nos* essais sur itinéraire fermé ont permis d'atteindre plus de 180 km/h par vent nul.

De gros efforts ont été faits sur *le poids du véhicule et son CX (coefficient de pénétration dans l'air) ici fixé à 0,33. Aussi ne s'étonnera-t-on* pas de voir, comme chez certains constructeurs étrangers de haute réputation, l'emploi accru des matières synthétiques — capot avant, hayon par exemple. De même, le réservoir de carburant (44 litres pour les BX à moteur 1 360 cm et 52 litres pour le moteur 1,6 litre), qui est en polyéthylène directement fixé au plancher. Aussi ne faudra-t-il pas chercher non plus les gouttières et autres empê*cheurs d'avancer vite. Le pare-brise* est désormais collé et s'accompa*gne d'enjoliveurs plats.*

Tous ces détails qui se marient avec une suspension dont on sait que la qualité principale consiste à maintenir une assiette constante au véhicule procurent une grande sensation d'aisance. On doit aussi son plaisir de conduire sur route, en circulation rapide, à de bonnes boîtes de vitesses, les unes (1 360 cm3) intégrées au carter — ce qui interdira plus tard sur ces versions une transmission automatique — les autres montées au bout du moteur (sur les 1 600 cm3). On regrettera néanmoins une direction assez dure avec retour brutal en sortie de virage accentué — d'où des difficultés en circulation urbaine. Quant au tableau de bord futuriste, triste et peu visible, il est agrémenté de satellites chers à Citroën. La particularité de ces appendices est qu'ils sont peu maniables, voire même irritants avec notamment un indicateur de direction privé de retour automatique. Un autre regret concerne une finition approximative qui rélève de la part des matières synthétiques utilisées beaucoup de goût pour divers bruits de frottements.

Mis à part ces remarques et sachant que l'entretien de ces nouveaux modèles a été simplifié (vidanges espacées à 10 000 km, allumage indéréglable à déclenchement magnétique, accès simple aux organes essentiels), le bilan global à porter sur les BX semble très positif. Il permet de situer ces voitures dans la gamme des voitures moyennes, familiales les plus réussies de ces *dernières années.* Il est vrai que Citroën a pris son temps pour la pro*duire : c'est la première fois depuis* dix ans qu'un modèle original sort *chez Citroën.* — C. L.

★ Prix entre 49 000 F et 61 000 F, *selon les versions.*

OPEL CORSA :
la petite nouvelle est arrivée

Avec la BX de Citroën, l'Audi 100 et la Sierra de Ford, il ne fait guère de doute que la Corsa lancée par Opel sera l'une des attractions du *Salon. Avec cette petite voiture* fournie en deux ou trois volumes, la *General Motors fait, par l'intermédiaire* de la firme allemande, une entrée assez fracassante dans le royaume des automobiles passe-partout. Mais les Corsa arrivent sur un marché encombré tenu depuis des années par les R 5, les Fiesta, les 127 Fiat et les Panda, les Autobianchi, les 104 Peugeot puis, plus récemment, les Metro de British Leyland, les Samba de Talbot et autres Polo de Volkswagen. C'est dire que si la Corsa s'annonce comme *une rivale pour* tous ces modèles cités — essentiellement dans sa ver*sion bivolume — et veut tout dévorer,* elle devra s'attendre à un combat peu *simple,* aidé il est vrai par des conditions de diffusion favora*bles.*

D'abord la puissance de la General Motors est derrière elle, et ce n'est pas peu dire ; ensuite, elle bénéficie de préjugés favorables que l'on accorde traditionnellement aux derniers-nés ; enfin, elle arrive sur le *marché parée de l'excellente réputa*tion de robustesse attachée à la *marque* Opel. *Sachant que le mo*dèle de base sera vendu en France



moins de 30 000 F, quelques frayeurs doivent tout de même se manifester du côté des directions commerciales qui président aux destinées des concurrentes en place. D'ailleurs, la firme allemande n'a pas manqué d'annoncer ses intentions, *qui* ne sont pas minces : six mille Corsa seront vendues en *France d'ici à la fin de l'année ;* vingt-six mille le seront en 1983 sur *les deux cent mille exemplaires* destinés à l'Europe. Des conditions qui *ne semblent pas demesurées, car,* après tout, ces voitures — petites *(3,62 m)* dans *leur* version *bivolume* — ne manquent pas de charme, tout en étant sérieuses.

*Personne n'ignorera l'apparte*nance des Corsa à la famille des *Opel et plus précisément des Ka*dett, dont elles apparaissent comme *des descendantes directes réduites* en longueur de quelque 30 centimètres.

Présentée avec trois types d'équipements (Corsa, Corsa L, *Corsa Berlina),* la *nouvelle venue* sera également disponible en ver*sion de tendances sportives* (SR). Les CX atteints vont, selon la version *(deux ou trois volumes),* de 0,38 à 0,35, ce qui les place dans la bonne moyenne des voitures d'aujourd'hui. La ligne générale des bicorps est semblable à celle des voitures très compactes européennes connues, mais les stylistes *d'Opel* ont su donner à sa silhouette une touche particulière en ajoutant sur les ailes, tant arrière qu'avant, des renflements à destination aérodyna*mique qui ne manquent* pas d'effet.

Trois moteurs sont disponibles montés transversalement, qui agissent sur les roues avant comme sur les Kadett ou les Ascona depuis 1981 :

— un 993 cm3 déjà monté sur les anciennes *Kadett, qui développe* 34 ch à 5 400 tr/mn (4 CV fiscaux) ;

— *un* 1 196 cm3 dérivé des groupes modernes montés, notam*ment, sur les Ascona,* qui développe 54 ch à 5 600 tr mn (6 CV fiscaux).

— un 1 297 cm3 (5 CV fiscaux) sorti sur la Kadett, et dont est dotée l'une des versions de l'Ascona avec une puissance supérieure. Ici, il donne 69 ch à 5 600 tr/mn.

Ces groupes apparaissent pour les poids respectifs des voitures pré*sentées (entre* 740 et 785 kilos en ordre de marche), suffisamment ner*veux, mais surtout d'une grande* souplesse pour une cylindrée finale*ment très raisonnable.*

On note à l'avant une suspension à roues indépendantes, des amortis*seurs hydrauliques, des ressorts* hélicoïdaux et une barre stabilisatrice. La suspension est à l'arrière à bras tirés. A l'usage, en allure élevée, l'ensemble exprime en sortie de virage une tendance à un mouvement ondulatoire qui ne met pas pour autant en cause l'adhérence de la voiture. Le souci de s'éloigner d'un « confort trop à l'allemande » en est peut-être la cause. Ce mouvement est d'ailleurs *moins* apparent sur la SR à caractère sportif. Le freinage (disque à l'avant, tambour à l'arrière) ne présente pas de défaut. Un régulateur évite le blocage des roues arrière avant les roues avant.

Opel a pour ces nouveaux modèles, comme la tendance actuelle le demande, recherché un minimum d'entretien : vidange tous les 15 000 kilomètres, éléments nombreux sans intervention, et allumage électrique.

Selon le constructeur, les consommations vont, suivant les moteurs et la vitesse, de 5 litres à 9 litres, ce qui apparaît raisonnable. Toutefois, au cours des essais effectués, il n'a pas été possible de *contrôler ces données.*

Après les Ascona, fort bien reçues en 1981; voici donc la petite dernière de la famille Opel. Elle fera sûrement aussi parler d'elle.

C.L.

FORD SIERRA :
une familiale de bon aloi

Aucune crainte à avoir chez Ford. La Sierra ne passera pas inaperçue. Comme pour les Escort, Ford a donné à cette nouvelle voiture un style très particulier qui les distinguera à coup sûr dans la masse des voitures moyennes familiales produites aujourd'hui dans le monde.

Assemblées dans trois de ses usines européennes — Dagenham en Grande-Bretagne, Genk en Belgique et Cork en Irlande, — les Sierra ont leurs moteurs fabriqués en Grande-Bretagne et en Allemagne, tandis que les transmissions vien*nent d'Allemagne également,* de France et de Grande-Bretagne. La *mise en route des chaînes a nécessité* 1 200 millions de dollars d'in*vestissement, et intervient alors que* la gamme Taunus qui disparaît du *catalogue donnait quelques signes* de vieillesse.



Ford, qui ne pouvait déjà que se féliciter des progrès importants réalisés sur le marché national — 3,1 % de pénétration en fin 1980, 5,8 % à la fin de juin 1982 avec 61 000 véhicules livrés en six mois, — affronte l'avenir, on s'en doute, avec confiance.

Très originales par la ligne, ces *nouvelles berlines à quatre portes et* hayon adoptent une conception gé*nérale classique, c'est-à-dire un mo*teur à l'avant qui agit sur les roues arrière, contrairement aux solutions retenues tant pour les Escort que pour les Fiesta. Ford justifie ce choix par deux raisons : amélioration plus aisée du CX (ici obtenu à 0,34) et utilisation possible de toute la gamme de moteurs, disponibles à l'heure actuelle, donc possibilité d'assurer un nombre imposant de versions.

En effet, la gamme des Sierra pourra disposer des groupes suivants :

1,6 l, A.C.T., version économique : 55 kW, 75 ch ;
1,6 l, A.C.T., VV : 55 kW, 75 ch ;
2,0 l, A.C.T., double corps : 77 kW, 105 ch ;
2,0 l, V6, double corps : 66 kW, 90 ch ;
2,3 l, V6, double corps : 84 kW, 114 ch ;
2,8 l, V6, *injection* : 110 kW, 150 ch ;
2,3 l, diesel (1) : 47 kW, 64 ch ;
(A.C.T. = *arbre à cames en tête*)

Cette énumération permet de constater la disparition du programme des moteurs 1 300 cm3 montés sur le bas de gamme Taunus mais révèle aussi l'utilisation tant de moteurs modernes (en 1,6 litre et 2 litres) que de plus anciens, ces V6 solides mais assez calmes.

Quoi qu'il en soit, le choix du classicisme a amené Ford à repenser *totalement* la *suspension* arrière qui est désormais à roues indépen*dantes semi-tirées, aux ressorts hé*licoïdaux et amortisseurs télescopi*ques. La nouveauté ici* est la présence d'une traverse qui sup*porte à la fois les bras de suspen*sion et le carter du pont.

La disposition nouvelle du pont arrière assure un comportement routier tout à fait satisfaisant avec, à notre avis, autant d'agrément sur le moteur 1,6 litre que sur le 2 litres. Tout au plus fera-t-on plus souvent appel à la boîte à quatre ou cinq rapports avec le groupe le plus faible. Côté entretien, comme beaucoup de marques le font maintenant, Ford a adopté l'allumage sans rupteur.

Une bonne note est également à donner en ce qui concerne le confort assuré pour chaque modèle *quel* qu'il soit, notamment avec des sièges bien conçus, sans raideur ni mollesse excessive.

Le tableau de bord enfin a fait l'objet de soins particuliers. Bien imaginé, incurvé vers le conducteur, très complet dans les modèles de haut de gamme, il achève de donner à l'intérieur du véhicule une allure cossue de bon aloi. Ford n'a pas négligé cet aspect des choses qui fixe parfois les clients tentés par l'infidélité.

C. L.

(1) Il s'agit d'un moteur fabriqué par Peugeot.

★ Les prix vont de 49 910 F à 69 030 F selon les modèles.

« Un vaste et bénéfique chassé-croisé »

Au cours de la présentation à la presse des nouvelles Sierra, M. Boniface, P.-D.G. de Ford France, a prononcé une allocution dans laquelle il a évoqué les attaques *faites à propos de la part prise par* les produits étrangers en France. Il a *notamment* déclaré :

« Je pense que la campagne me*née actuellement çà et là contre* les importations, notamment d'auto*mobiles, a quelque* chose de paradoxal et même de malsain.

» De paradoxal, d'abord, parce qu'il me paraît difficile de concilier l'adhésion au Marché commun, donc à un libre échangisme résolu et à une économie moderne, et l'appel à une forme de protectionnisme anachronique.

» De malsain, ensuite, parce que si, par des artifices quelconques, un pays rend ses frontières imperméables aux produits étrangers, il doit *s'attendre à des mesures de ré*torsion et à voir ses exportations ré*gresser.* N'oublions pas qu'en France, un dixième environ de la population active travaille pour l'exportation. Moins de ventes à l'étranger et l'emploi serait compromis davantage.

» En outre, il faut bien constater qu'il n'existe plus en Europe d'automobile ni purement étrangère ni purement nationale. Il n'y a plus de voiture franco-française, germano-allemande ou anglo-britannique. Toutes les productions incorporent des éléments « étrangers ». Chaque modèle Ford produit en Europe contient des éléments d'origine française.

» L'industrie automobile a donc créé un vaste et bénéfique chassé-croisé commercial à travers l'Europe et il serait économiquement catastrophique de l'anéantir. »

LA RENAULT FUEGO TURBO-D :
plus « turbo » que « diesel »

Un coupé Diesel ! la formule qui peut surprendre. En équipant la Fuego du moteur turbocompressé de la R 30, la Régie parvient cependant à un résultat séduisant : une vitesse de pointe possible de 175 km/h, avec un CX (1) de 0,34, une consommation de 4,8 litres à 90 km/h ; 6,7 litres à 120 km/h et 8,1 litres en cycle urbain. La voiture disposant d'un *réservoir* de 57 litres, l'autonomie dépasse les *850 kilomètres.*

Sur autoroute, les performances alliées à une insonorisation assez réussie en font un véhicule agréable à conduire disposant d'un freinage *efficace. C'est sur route* que le comportement de la voiture est le plus *étonnant. Les reprises que permet*tent le turbo (de 0 à 100 km/h en *13,2 secondes) et le bon* étagement de la boîte de vitesses font très souvent oublier... qu'il s'agit d'un diesel. Les dépassements ne posent pas de problème malgré les contraintes liées à l'utilisation du turbo (déclenchement vers 2 500 tr/mn). Seule la direction assistée, agréable en ville, est très *douce et nécessite un peu d'habi*tude sur routes sinueuses.

Le niveau d'équipements, comparable au haut de gamme de la série, comprend lève-vitres électrique, essuie-vitre arrière, essuie-lave-glace projecteurs *et* système PLIP (2). Un seul regret sur cette voiture : le très inesthétique et peu pratique tableau de bord. Il est dommage de disposer de nombreux voyants de contrôle et d'une montre cachés par le volant. Les commandes (antibrouillard, alerte...), bien qu'éclairées la nuit, ne semblent pas d'une grande fiabilité et sont d'un accès peu commode.

Il reste que la Fuego turbo-D allie *avec bonheur la sobriété et la robus*tesse du diesel avec la puissance *d'un turbo. Un coupé de 80 000 F* qui dispose de beaucoup d'atouts.

D. HAUTIN-GUIRAUT.

★ Caractéristiques techniques : moteur : 2 068 cm3 ; puissance maxi : 88 ch DIN à 4 250 tr/mn ; couple maxi : 18,5 mkg à 2 000 tr/mn ; puissance administrative : 6 CV.

(1) CX : coefficient de pénétration dans l'air.

(2) PLIP : condamnation, décondamnation électromagnétique des portes à distance.

EN VEDETTE

AUDI 100 :
le bruit du silence

La crise et le renchérissement des produits pétroliers n'ont pas que des mauvais côtés. Ils ont au moins eu le mérite d'amener, quand ils ne l'avaient pas déjà fait, les constructeurs automobiles à réfléchir et à concevoir des voitures plus économiques sans pour autant négliger totalement les performances. La nouvelle Audi 100 est de celles-là.

La recette pour réussir de tels véhicules est bien connue. Elle est la même pour tous : améliorer l'aérodynamisme, réduire le poids et retravailler les moteurs pour répondre à ces nouvelles exigences. Appliquer à la lettre cette méthode peut engendrer des monstres. Bien interprétée, comme l'a fait l'ingénieur Ferdinand Piech, ancien de Porsche, elle donne des résultats qui ne laissent pas indifférents.

Pourtant, la nouvelle Audi 100 ne brille pas par une originalité de lignes particulière. Elle reste classique, et bien dans la mouvance des grosses berlines de haut de gamme. Carrosserie avec profil en coin, dimensions généreuses et une certaine allure générale qui n'est pas sans rappeler la Ro 80 qui fit les beaux jours de N.S.U. L'analogie s'arrête là, car jamais encore une voiture de série n'a présenté un aérodynamisme aussi réussi. Le cx, c'est-à-dire le coefficient qui caractérise l'importance de la résistance à l'avancement du véhicule, reste inférieur à 0,32 — et même 0,30 pour certains modèles de la nouvelle gamme Audi — quand la majeure partie des véhicules vendus sur le marché affichent une valeur moyenne de 0,40.

Une performance unique obtenue à grands renforts d'études en soufflerie et d'innovations diverses — pare-brise et lunette arrière collés sur la carrosserie pour éliminer les points faisant saillie, gouttières supprimées, glaces latérales affleurant la carrosserie, etc. — qui fait qu'Audi revendique pour son véhicule le titre de voiture de série la plus aérodynamique du monde. De fait, le résultat est là, et la voiture, même à grande vitesse, se révèle particulièrement silencieuse, même si, par un curieux souci d'économie, la firme n'a pas songé à modifier les poignées de porte dont le dessin saillant jure un peu avec l'ensemble.

Toutes ces recherches vers une plus grande finesse aérodynamique ne seraient rien sans un effort fait sur le poids de cette nouvelle berline. Par un recours accru aux résines synthétiques, aux fibres de verre et aux alliages légers d'aluminium, Ferdinand Piech a pu gagner une trentaine de kilogrammes sur un véhicule dont les cotes sont pourtant plus importantes que celles de l'ancienne Audi 100. En réalité, le gain de poids avoisine les 50 kilogrammes dans la mesure où, dans le même temps, la capacité du réservoir est passée de soixante à quatre-vingts litres, ce qui offre pratiquement en toutes circonstances une autonomie d'environ 1 000 kilomètres.

Côté moteur, le bureau d'études et de recherches d'Audi a beaucoup travaillé et recherché des groupes propulseurs ayant plus de couple à bas et moyen régime, comme le nouveau quatre cylindres de 1,8 litre qui équipe la version de base de la nouvelle Audi 100. Certes, le choix fait par la firme dans ce domaine ne donne pas lieu à des foudres de guerre — même avec une boîte cinq vitesses, — à telle enseigne que le 2 litres de la marque ne délivre que 100 chevaux, ce qui n'empêche nullement la berline qui en est équipée d'atteindre les 176 km/h en vitesse de pointe et sur circuit, avec en prime une consommation de 7.3 litres seulement à 120 km/h. De même, comme se plaisent à le rappeler les dirigeants de la firme allemande, la 2,2 litres à injection dépasse les 200 km/h avec 136 chevaux seulement alors que l'Audi 200 réclamait plus de 160 chevaux pour le même résultat.



La nouvelle Audi 100 s'adresse aux propriétaires fidèles de la marque...



mais vise aussi des objectifs plus ambitieux. Sur notre photo le plus beau modèle de Mercedes la 500 SEC (*le Monde* des 21-22 mars).

Au fond, les nouvelles Audi 100 sont des voitures tranquilles, avec une vocation de grandes routières. La tenue de route saine pour autant qu'un essai trop court ait pu permettre d'en juger, le confort, la finition de bonne facture bien qu'un peu austère, l'autonomie, l'habitabilité, le volume du coffre, la consommation, le filtrage des vibrations et des bruits parasites — moins efficaces dès lors que l'on roule sur des pavés — y concourent largement. Toutes raisons qui permettent à Ferdinand Piech d'affirmer que, avec cette berline, la firme allemande s'adresse bien sûr aux propriétaires d'Audi mais également aux possesseurs de voiture de haut de gamme (Mercedes et B.M.W.), ainsi qu'à ceux de voitures moins prestigieuses. Combien en coûtera-t-il ? Entre 70 000 et 110 000 francs selon le modèle.

J.-F. AUGEREAU.

* Quatre versions de la nouvelle Audi 100 seront vendues en France : trois modèles essence équipés d'un moteur 4 cylindres d'1,8 litre de cylindrée (75 chevaux) fonctionnant à l'ordinaire, ou d'un moteur à 5 cylindres fonctionnant au super et disponible en 2 litres (100 chevaux) ou en 2,2 litres à injection (136 chevaux) ; un modèle Diesel équipé d'un moteur 2 litres à 5 cylindres (70 chevaux). Une version turbo pourrait en être dérivée dans le courant de l'année prochaine.

PEUGEOT 305 :
Pour un moteur peu commun

Peugeot ne modifiera pas ou à peine la présentation de ses voitures pour le Salon. Ce sera pour plus tard. Pourtant, de gros efforts ont été faits sur les 305. Ils n'apparaîtront guère à l'œil — capot et calandre inclinés, blocs optiques intégrés, pare-chocs plus enveloppants, — mais il s'est passé à l'intérieur des voitures et sous les tôles pas mal de choses.

Ces modifications de lignes sont inspirées une fois encore par le souci qu'ont toutes les marques, ou presque, d'améliorer ce fameux CX et, ici, il atteindra désormais les 0,38 (contre plus de 0,40 voici un an). Décidément, l'aérodynamisme, même peu convainquant, a fait l'essentiel des préoccupations des constructeurs cette année.

Mais, plus fondamentales ont été les transformations effectuées tant sur le train avant que sur la motorisation.

Le train avant avait, lors de la sortie des 305, voici près de six ans, porté à quelques critiques, ses défauts — essentiellement constatés à grande vitesse sur la tenue de cap — étant néanmoins aisément corrigés par le montage de pneus appropriés. Aujourd'hui, on constate un élargissement de la voie avant de l'ordre de 4 centimètres et l'on apprend que l'angle de pivot a été redressé, les effets recherchés étant d'« accroître » dans un cas l'« anti-devers » et de l'autre « de réduire le départ de l'axe tout en conservant le départ au sol nul ». Il s'ensuit incontestablement un meilleur comportement à la route, mais bien malin qui dira si ces transformations sont seules responsables des améliorations portées.

Car autre chose a changé, ce sont les moteurs (et le poids d'un moteur peut modifier les choses) qui, au choix et selon les prix consentis sont, soit un diesel (XUD9), soit trois groupes à essence, dont celui qui dote le haut de gamme des BX Citroën (XU5S). Dans ce dernier cas, la 305 s'appelle GT et sera disponible dans quelques mois.

Pour l'heure, il faut surtout s'intéresser au diesel (XUD9) : un quatre cylindres, mis déjà dans les nouvelles Talbot Horizon et qui sort de l'usine de Tremery. C'est un deux litres (1 905 cm3) moderne, à arbre à cames en tête, qui donne 65 ch à 4 600 tr/mn avec un couple maximum à 2 000 tr/mn de 12,2 M/Kg. Le bloc est en fonte à parois minces, la culasse en alliage léger. Une boîte en bout à 4 ou 5 rapports (option) et une direction assistée servent cet ensemble tout à fait remarquable. Le groupe donne sur ces 305 bien insonorisées un agrément de conduite peu commun.

Les consommations sont à l'unisson entre 6 et 7 litres aux 100 Km/h en conduite tout-à-fait normale.

Il va sans dire que des versions suralimentées sont possibles, mais d'ores et déja ce moteur — et donc la 305 qui le porte — peut être classé parmi les nouveautés à regarder de près au Salon. — C.L.

★ Prix de 41 200 F à 63 900 F. Boîte de vitesses 5 rapports et direction assistée en option.

(Lire la suite des voitures en vedette page 20.)

LES HEURES D'OUVERTURE DU SALON :

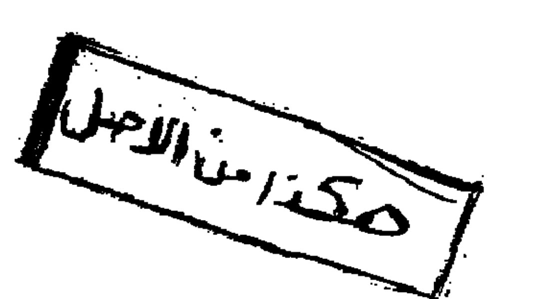
Ouverture au public : le 30 septembre de 13 h à 20 n.

1er OCTOBRE :	10 h à 22 h	6 OCTOBRE :	10 h à 22 h
2 OCTOBRE :	9 h à 22 h	7 OCTOBRE :	10 h à 20 h
3 OCTOBRE :	9 h à 20 h	8 OCTOBRE :	10 h à 22 h
4 OCTOBRE :	10 h à 20 h	9 OCTOBRE :	9 h à 22 h
5 OCTOBRE :	10 h à 20 h	10 OCTOBRE :	9 h a 20 h

Présentation réservée à la Presse : 9 h-20 h - le 30 septembre ; 9 h-13 h. le 11 octobre ; matinée des techniciens de 9 h a 13 h.

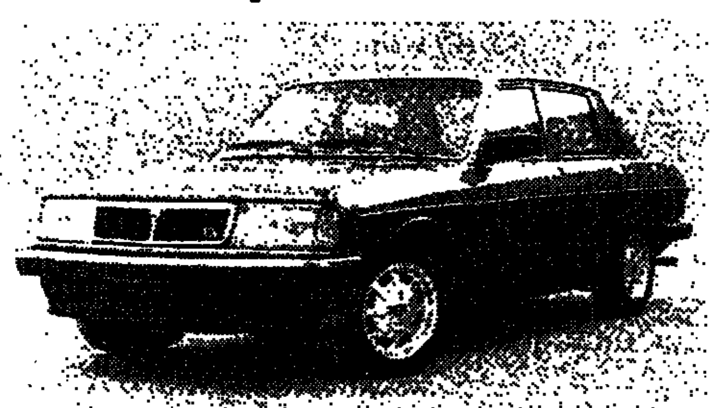
PRIX D'ENTRÉE : 13 francs sauf les vendredis : 26 francs.

Pour les visiteurs étrangers seulement : *le 8 octobre entrée gratuite. Par 10 personnes minimum 8 francs les autres jours*



VOITURES EN VEDETTE

LANCIA : *les vertus de la compression volumétrique*



On verra, à Paris, au Salon, la dernière-née de Lancia. Il s'agit de la Trevi Volumex, présentée, voici quelques jours à peine, près de Turin. La marque italienne, qui sait décidément fabriquer de bien belles voitures, a équipé son nouveau modèle d'un moteur suralimenté par un compresseur volumétrique. Il s'agit du groupe connu de quatre cylindres en ligne transversale à double arbre à cames en tête qui dote depuis des années le haut de gamme de la firme, HPE notamment. Mais, comme il est demandé beaucoup d'efforts supplémentaires — mécaniques et thermiques, — il va sans dire qu'un certain nombre de modifications ont été effectuées tant au niveau des chambres de combustion, des soupapes et du joint de culasse que du côté du collecteur et de l'échappement. Quant au compresseur lui-même, il se compose de deux rotors en fonte montés dans un corps en alliage léger. Son rôle, comme il se doit, est de faire passer dans les chambres une quantité de mélange supérieure à celle qu'accepte normalement le moteur. D'où une augmentation de pression et de puissance. L'autre système de suralimentation possible, rappelons-le, est assuré par un turbocompresseur (solution choisie par Renault).

Suralimentée, donc, par un compresseur volumétrique — choix déjà fait autrefois par Lancia dans la compétition, — la Volumex se révèle à la route extrêmement souple, rapide (+ de 190 km/h) et confortable. L'ensemble moteur reste, au point de vue phonique, très discret et la légendaire tenue de route des voitures de la marque ne se dément pas.

On regrettera toutefois que, pour une grande routière rapide, Lancia n'ait pas jugé utile d'envisager une augmentation de la capacité du réservoir de carburant, qui reste, comme sur les autres modèles de la gamme, fixée à 52 litres.

C. L.

INNOCENTI : *sur trois cylindres*

France Motors, qui importe déjà les Mazda, représente désormais en France la marque Innocenti. Cette nouvelle intervient au moment où la petite voiture montée en Italie et qui a subi de multiples transformations s'apprête à faire sa nouvelle entrée sur le marché français.

La ligne générale n'a guère changé, tout au plus s'est-elle modernisée, mais en revanche la nouvelle suspension (Mac Pherson à l'avant avec ressort hélicoïdal, amortisseurs télescopiques et essieu arrière à roues indépendantes et ressorts à lame transversale) a totalement modifié le comportement de cette petite voiture séduisante, tant sur route qu'en circulation urbaine.

Mais c'est surtout le moteur qui mérite attention. Il s'agit du trois cylindres Daihatsu de 993 centimètres cubes, réputé pour sa vivacité et sa sobriété. En usage courant, il se révèle tout à fait à la hauteur de ce qu'on lui réclame, souple à bas régime et nerveux s'il est sollicité plus brutalement. Il développe 52 chevaux à 5 600 t/m, et la boîte à cinq vitesses montée en bout n'a pas révélé de défaut particulier lors des essais récemment effectués sur le circuit de Monza. Cet étonnant petit groupe a d'ailleurs à cette occasion prouvé qu'il était possible de mener à plus de 140 km/h cette « mini » de 3,16 mètres bien commode en ville. — C. L.

LA PANDA S'EMBOURGEOISE

La petite Panda Fiat, déjà produite à plus de cinq cent mille exemplaires, s'embourgeoise. Elle prend une nouvelle calandre, des enjoliveurs raffinés et l'intérieur entièrement redessiné succombe, eh oui ! aux tentations du confort.

Les sièges ont été transformés, prennent du rembourrage, le tissu change.

Mais l'apparence n'est pas tout : la boîte passe à cinq vitesses.

Enfin, pour ceux qui pensaient qu'il n'y avait pas de suspension sur les Panda actuellement en circulation, la 45-Super a un ressort de suspension arrière à section variable et on a renforcé les amortisseurs.

Evidemment cette Super coûtera un peu plus cher : 33 800 francs. — C.L.

AU ROYAUME

La révolution se prépare

LES amateurs de nouveautés, ou simplement les curieux, seront déçus. En matière d'équipements, le Salon 1982 ne se différenciera pas, ou guère, du précédent. Une fois encore, il sera placé sous le signe des économies d'énergie. En deux ans, les progrès sont significatifs. Mais l'électronique ne compte pas pour une bien grande part dans cette avance, imputable surtout à l'allégement ou au profilage des véhicules. N'aurait-elle pas tenu ses promesses ? Chez les constructeurs, les directions proposent, les chefs d'achats disposent. Les prix constituent un obstacle infranchissable. Pour rentrer dans leurs frais, les équipementiers ne peuvent descendre en dessous de certains seuils jugés beaucoup trop élevés par leurs gros clients. C'est le cercle vicieux.

Pourtant la révolution est en marche. Elle se prépare lentement dans les coulisses et passera inévitablement par une période d'adaptation. La crise a terriblement secoué le monde automobile et l'oblige à se remettre en cause. Le grand saut dans l'électronique impose donc au préalable une standardisation tous azimuts des fabrications, des normes de qualité et une productivité à la japonaise, c'est-à-dire des méthodes nouvelles de travail. Américains et Européens cherchent à coller à la nouvelle situation. Les Français, pour leur part, en sont au stade de l'organisation.

L'électronique sous le capot, l'automobiliste la connaît déjà, de nom du moins, faute d'y avoir accès par ses connaissances, nécessairement limitées. Elle s'y est glissée depuis près de quinze ans, commençant sa carrière dans le redressement du courant fourni par l'alternateur avant de s'attaquer à la régulation et, de fil en aiguille, au contrôle de tous les organes générateurs ou porteurs de courant (batterie, alternateur, régulateur, câbles). L'électronique a favorisé ainsi la disparition du voltmètre de bord mais a aussi permis aux constructeurs américains et japonais d'adapter leurs véhicules aux normes sévères antipollution en vigueur dans leur pays. Presque aussitôt, elle a trouvé un nouveau champ d'application dans la transmission avec la première boîte de vitesses automatique à contrôle de la régie Renault (R-16), dans l'alimentation avec les carburateurs et l'injection électronique. Puis ce fut le tour de l'allumage, aux États-Unis d'abord dès 1976, et, progressivement, en Europe, où la nouvelle technologie se développe.

Une solution aux problèmes d'économie

Le tableau serait incomplet si mention n'était faite des différents appareils de bord tels que consomètres ou ordinateurs permettant à l'utilisateur de contrôler de façon instantanée ou sur un parcours donné sa consommation, le kilométrage parcouru, l'autonomie du véhicule, etc. Mais s'agissant du moins de ces derniers matériels, ce ne sont encore que des gadgets amusants, souvent onéreux et livrés sur option. Quoi qu'il en soit, l'électronique trouve déjà un très large emploi dans l'automobile, ne serait-ce que dans la construction proprement dite avec la spectaculaire montée de la robotique. Chez Renault, notamment, 49 % des soudures de la R-5 sont automatisées (le taux est de 96 % chez Nissan, de 80 % chez Mitsubishi et de 60 % chez Toyota.

Mais elle n'a pas encore entièrement bouleversé ce monde industriel. La révolution est pour un proche avenir. Elle est inéluctable. Il n'y a pas d'exemple dans l'histoire industrielle de marches à reculons. Surtout, l'électronique est la voie, la seule, dans laquelle les constructeurs peuvent s'engager pour gagner la bataille engagée visant à réduire la consommation d'énergie en général et de carburant en particulier. En d'autres termes, l'électronique résout tous les problèmes posés par l'optimisation des fonctions moteur mais aussi par l'usure des pièces, l'amélioration de la sécurité et du confort de l'automobiliste. L'allumage électronique constitue déjà une première réponse aux problèmes posés en supprimant l'inconvénient présenté par l'avance ou le retard à l'allumage. Il se généralise. Toutes les séries R-5 (modèle 1983) en sont désormais équipées. La vie des rupteurs mécaniques à vis platinées dont sont encore dotés de nombreux véhicules est désormais comptée.

L'allumage électronique intégral, c'est-à-dire asservi aux cliquetis, pour l'instant monté sur quelques voitures haut de gamme à moteurs suralimentés (R-18 turbo, par exemple), devrait lui aussi être promu à un bel avenir. Les bureaux d'études se penchent d'autre part sur les moyens d'introduire l'électronique dans les circuits de refroidissement pour réguler la température et ainsi accroître le rendement moteur. Les boîtes automatiques pourraient également gagner en efficacité grâce à une électronique plus sophistiquée encore. Informés au moyen de capteurs, des microcalculateurs commanderaient les changements de rapport au moment idéal de manière à faire toujours fonctionner le moteur à son point de consommation minimum. L'abaissement continuel des coûts des microprocesseurs rend leur adjonction possible dans un proche avenir.

Mais l'investigation des domaines où l'électronique peut rendre de précieux services ne s'arrête pas là. La voiture de demain sera aussi dotée, sans doute, d'un système de freinage électronique antiblocage pour éviter les dérapages. Ce système est

DES ÉQUIPEMENTIERS

dans les coulisses

déjà monté sur les voitures de très haut de gamme, – de correcteurs d'assiette automatique des phares pour maintenir un éclairement constant de la route, donc une bonne visibilité ; peut-être un peu plus tard aussi de projecteurs à allumage automatique dont l'intensité variera en fonction de l'éclairage ambiant. A cela on peut encore ajouter le pilotage électronique de l'embrayage et du carburateur (coupure de l'arrivée d'essence en phase de décélération étudiée par Jaeger), les appareils de chauffage à régulation automatique assurant, au choix du conducteur, une température constante dans l'habitacle, des systèmes détecteurs d'humidité évitant la buée, les essuie-glaces automatiques, le multiplexage ou circuit électrique simplifié à centrale électronique remplaçant les faisceaux de câbles compliqués, lourds et encombrants (10 kilomètres de fils en moyenne par véhicule), et des dispositifs d'informations vocales sur lesquels Jaeger, en particulier, travaille avec l'allemand V.D.O.

Un Salon sage

Enfin, grâce à l'électronique, la voiture de demain, innovation suprême, obéira peut-être à la voix de son conducteur. La régie Renault étudie sur une R-20 expérimentale les possibilités ouvertes, pour les handicapés du premier chef, par un mini-ordinateur capable d'exécuter vingt-deux ordres ramassés en cent mots. Mais tous ces perfectionnements n'apparaîtront pas sur les voitures exposées au Salon 1982. En 1984, peut-être, mais plus sûrement en 1990.

« Les circonstances ne sont pas favorables à un Salon exceptionnel », explique M. A. Boisson, P.-D.G. de Valeo, premier fabricant français d'équipements automobiles et quatrième européen (7 milliards de francs de chiffre d'affaires). La crise oblige et, selon M. Boisson, le blocage des prix entamera d'un tiers ou de la moitié les profits escomptés en 1982. Pas question dans ces conditions de se lancer dans une innovation coûteuse quand les constructeurs, comme les équipementiers, s'efforcent de serrer les prix et alors que la baisse du pouvoir d'achat du consommateur réduit dans un proche avenir les possibilités de hausse.

De fait, la montée de l'électronique dans l'automobile se heurte à un problème de coûts. Par exemple, le multiplexage est au moins deux fois plus cher qu'une installation électrique classique. La rapport entre l'affichage des informations par aiguilles et celui par cristaux liquides est de 1 à 5. Il est de 1 à 10 pour un tube cathodique.

Les constructeurs, dont on connaît les difficultés après deux ans de crise, ne peuvent accepter de tels surcoûts pour des matériels équipés de composants non spécifiques qui, dans bien des domaines, demandent en plus à faire leurs preuves. Le Salon 1982 sera donc un Salon sage. La tendance y sera surtout à l'enrichissement de l'information sur les véhicules de petites et moyennes cylindrées, un enrichissement qu'impose le transfert d'une clientèle exigeante vers ces modèles moins énergivoraces, et au regroupement des commandes à proximité immédiate du conducteur.

Le spectacle se prépare

Mais si la nouveauté n'est pas au rendez-vous, derrière le rideau des acteurs s'affairent pour préparer les prochains spectacles. Pour surmonter les difficultés nées de la récession et battre les Japonais sur leur propre terrain, il n'y a pas trente-six solutions. L'abaissement des coûts est la seule issue. Or un nouveau modèle de voiture coûte une petite fortune (plus de 10 milliards de francs, dont 60 % sont consacrés à l'étude). Autrefois, c'était le phénomène inverse. Il faut donc rentabiliser à tout prix. L'automatisation répond à cette nécessité. Mais son développement, outre le problème d'emploi posé, exige de très lourds investissements. Elle n'est par conséquent viable qu'à condition d'allonger les séries pour obtenir un meilleur amortissement, autrement dit les économies d'échelle correspondantes.

Les constructeurs l'ont bien compris, qui se sont déjà associés au sein de groupements pour produire des moteurs en commun et se partager les frais. Les pièces détachées fabriquées par la sous-traitance entrant pour 50 % au moins dans la composition d'un véhicule, leurs prix vont devoir aussi être comprimés. La voie du regroupement a déjà été explorée. Elle ne peut plus donner de très grands résultats, sauf en Italie, où l'industrie équipementière était très fragmentée. L'heure y est au rassemblement.

Fabriquer soi-même des composants pour l'automobile ? Les constructeurs y ont déjà songé. Renault par sa filiale Renix, produit des allumages électroniques. Volkswagen et Daimler-Benz en Allemagne sont déjà montés loin en amont dans la production de pièces détachées, de même que la General Motors aux États-Unis. Mais il y a des inconvénients à être trop intégré. Renix ne peut conserver Renault comme unique client. Le risque d'asphyxie est trop grand. La firme le sait et s'efforce d'élargir la gamme de sa clientèle vers P.S.A. et Volkswagen notamment. Finalement, c'est la coopération qui ouvre le plus large champ d'investigation pour obtenir les résultats escomptés. Les Américains y ont recours. Les Allemands en font une véritable religion. Pour éviter les fausses notes coûteuses, les constructeurs mais aussi les équipementiers entre eux aussi – Bosch (équipements électriques, diesel), ZF-Zahnradfabrik Friedrichshafen (boîtes de vitesses, transmissions), Varta (batteries), Fichtel und Sachs (amortisseurs, freins) se concertent. La collaboration est si étroite en Allemagne fédérale, premier pays mondial producteur d'équipements automobiles, que la tendance y est maintenant presque à la cartellisation. Les Britanniques songent à s'engager sur cette voie mais bataillent encore pour mettre de l'ordre dans leurs affaires.

En plusieurs étapes d'ici au 1er août 1983, les constructeurs d'outre-Manche vont perdre le monopole qu'ils exerçaient jusqu'ici sur le marché des pièces détachées en interdisant aux revendeurs franchisés de représenter d'autres marques que les leurs. D'autre part, les importateurs ne pourront plus privilégier un client au détriment des autres. Premier effet de cette mesure : Jaguar, filiale de British Leyland, a décidé de réduire sérieusement ses fabrications de composants. En France, la profession s'organise. Après des années de lutte stérile, constructeurs et équipementiers ont décidé une fois pour toute d'enterrer la hache de guerre. Enfin !

Solidarité, coopération

« Pour survivre, les constructeurs ont besoin d'un marché national de l'équipement bien structuré, sous peine d'être inféodés à des fournisseurs étrangers », déclare M. Alain Devillers, directeur commercial de Jaeger. A partir de cette idée, les schémas traditionnels des relations entretenues dans la profession ont été entièrement revus. Les deux maîtres-mots de la nouvelle politique sont : solidarité, coopération. La compétitivité est à ce prix. Des groupes de travail ont été créés auxquels participent toutes les parties prenantes. L'équation à résoudre est ardue. Elle consiste à mettre en facteurs les moyens d'abaisser les coûts pour soutenir la concurrence mais aussi à favoriser la montée de l'électronique, devant ultérieurement permettre de réaliser de nouvelles économies. A cette fin, trois objectifs ont été fixés : améliorer la gestion des stocks, raccourcir les circuits de contrôle, augmenter la productivité.

Des progrès importants ont déjà été réalisés dans ces trois domaines. Gérer des stocks coûte cher. L'idéal est donc de les maintenir au plus bas niveau possible et d'aligner la production sur les commandes. La régie Renault s'est tout récemment engagée auprès de Jaeger à lui acheter en deux ans 1,5 million de tableaux de bord et sa filiale R.-V.I. (Renault-Véhicules industriels) a signé avec la même firme un contrat de livraison à la carte. Il fonctionne depuis quelques jours. Des accords du même type sont à l'étude entre le groupe P.S.A.-Citroën-Talbot et Jaeger. Renault et P.S.A. envisagent d'en conclure avec Valeo (machines tournantes, freins, essuie-glaces, phares).

Le raccourcissement des contrôles « pièces » peut également donner d'excellents résultats. Des milliers de personnes sont employées à cette tâche et les frais occasionnés par le rebut (entre 0,1 % et 0,3 % du chiffre d'affaires) sont encore trop lourds, sans parler des retouches ou des retours de garantie.

Là encore, un pas important vient d'être fait. Derechef, le groupe Jaeger a donné l'exemple avec la mise en place d'un contrat « qualité » évitant aux constructeurs les contrôles en fin de chaîne, mais à lui-même de vérifier les matériels sous-traités, ses propres fournisseurs y étant étroitement associés.

S'agissant de la productivité, des progrès aussi ont été accomplis. L'amélioration passe par la standardisation, qui gagne du terrain chez Valeo, notamment, dans la fabrication des phares grâce au regroupement Marchal-Cibié. *« Cependant, tout reste à faire pour les blocs optiques en raison des contraintes à respecter »*, reconnaît-on à la direction. *« Un projecteur, première fonction, doit fournir un éclairage convenable ; mais c'est aussi un élément de personnalisation du véhicule et il ne doit pas nuire à l'aérodynamisme. »*

Cela fait beaucoup de paramètres à réunir pour arriver à mettre au point le produit idéal interchangable. L'automatisation aussi est un fil conducteur menant aux économies et au « tout électronique ». Avec leur expérience, Renault et P.S.A. sont à même de fournir une assistance technique aux équipementiers. La régie Renault a déjà aidé Jaeger à réaliser une chaîne de montage de tableaux de bord en participant de surcroît à l'investissement pour 7 à 8 millions de francs.

Bref, l'industrie automobile donne toutes les apparences de s'être acheté un diplôme de bonne conduite. *« Jamais nos rapports avec les constructeurs n'ont été aussi bons »*, constate M. André Boisson, P.-D.G. de Valeo. Cette opinion reflète le sentiment ressenti dans toute la profession.

Le poids du passé

Cependant, au-delà des bonnes paroles et des déclarations d'intention, il est clair que des années seront nécessaires pour sceller une réelle amitié entre les constructeurs et les équipementiers. Les séquelles du passé ne s'effacent pas d'un trait de plume et l'entente cordiale ne se décrète pas. Elle doit être soumise à l'épreuve du temps. Or, précisément, le temps presse. Pour relever le défi lancé par les Japonais, dont l'avance dans tous les domaines est importante, les uns et les autres vont devoir aller très vite dans cette collaboration qui s'ébauche seulement. La balle est dans le camp des constructeurs. Longtemps ces derniers ont tenu les équipementiers sous leur coupe, ne leur laissant, avec la compression des prix en première monte, que le marché de la rechange comme ballon d'oxygène. Avec l'allongement de la durée de vie des équipements, les habitudes d'achats vont être radicalement changées.

Surtout, c'est aux constructeurs qu'il appartient de monter en ligne pour reconquérir le marché intérieur. En deux ans, la part détenue par les firmes étrangères est passée de 20 % à 28 %. Même en supposant, comme le croit M. Boisson, que l'avenir soit au renouvellement du parc automobile plus qu'à son extension, toute parcelle regagnée sur le terrain perdu ouvrirait de nouvelles possibilités d'un développement des ventes pour Renault et P.S.A.

De même, c'est encore les constructeurs, qui devront prendre l'initiative de donner le signal du véritable décollage dans l'électronique, dont l'emploi reste encore marginal (6 % du chiffre d'affaires équipements aux États-Unis, 4 % au Japon, 5 % en Europe). Gare à celui qui ne saurait pas prendre le virage à temps !

Mais les équipementiers auront quand même, cette fois, leur mot à dire en matière d'électronique.

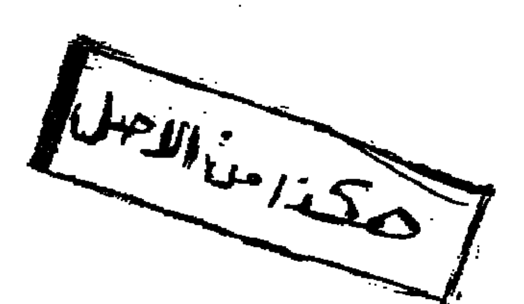
L'Agence française pour la maîtrise de l'énergie (A.F.M.E.) a décidé de les épauler pour développer et mettre en œuvre des prototypes déjà existants s'appuyant sur « une recherche solide », capables, après adaptation, de conduire à un notable abaissement de la consommation de carburant.

Elle vient de lancer une appel de propositions portant sur des thèmes bien définis, à savoir : indicateurs de consommation, aides à la conduite, systèmes de surveillance de gonflage des pneus, d'indéréglabilité ou d'autocorrection des réglages moteurs, de correction d'assiette, de matériels de diagnostic rapide pour contrôle moteur ne nécessitant aucun démontage, d'équipements améliorant la consommation à froid et, dans le cas des poids lourds, l'aérodynamisme, employant des énergies gratuites (gaz d'échappement, pertes thermiques, etc.), capteurs trouvant leur application dans les domaines précités, etc.

Une aide financière sera fournie aux fabricants dont les matériels auront été retenus pour leur permettre d'en poursuivre la mise au point et de les lancer sur le marché. Elle sera modulable de (50 % à 75 % des coûts occasionnés), acquise définitivement ou remboursables (en partie ou en totalité). Des achats de prototypes pourront également être faits en vue de leur expérimentation en vraie grandeur auprès des utilisateurs. Quelques dizaines de millions de francs seront consacrés à cet effet.

A l'évidence, l'initiative prise par l'A.F.M.E. va dans le bon sens. Mais de toute façon la rationalisation sévère qu'imposeront nécessairement la recherche d'économies tous azimuts et l'engagement technologique risque partout de faire des victimes dans l'industrie « équipementière ». Incapable de soutenir un effort suffisant dans la recherche, ni de rentabiliser avec des séries trop courtes de production, les petits ne tiendront pas la route. Des entreprises périront ou seront absorbées. C'est la dure loi du progrès.

ANDRÉ DESSOT.



FAIRE FACE POUR SURVIVRE

par VÉRONIQUE MAURUS

LE soixante-neuvième Salon de l'automobile et du motocycle sera, encore plus qu'on ne l'eût imaginé il y a deux ans, celui de l'angoisse et de la lutte pour la vie. On l'attendait. Les effets combinés de la récession, de la concurrence japonaise et de la reconversion américaine ne pouvaient manquer de déclencher une guerre commerciale et un marasme général. La crise qui depuis 1980 bouleverse la quasi-totalité des marchés a tant et tant secoué l'industrie mondiale, creusant des gouffres sous les pas des moins bien préparés et renforçant, à l'inverse, les plus forts sur des positions presque inexpugnables, qu'elle a soufflé comme des fétus de paille les plans et les stratégies de la plupart des groupes.

« L'astuce est d'arriver à ne pas mourir en attendant que la prospérité arrive », résumait ainsi brutalement le président de Chrysler. Cette problématique s'applique à la quasi-totalité des constructeurs non japonais. Préparer le moyen et le long terme demeure, certes, un objectif partout affiché, mais il est dorénavant dominé dans le quotidien par un souci impérieux : survivre, tout bonnement. Dans la plupart des cas, cela oblige à remettre en cause, faute de moyens financiers, quelques-unes des options fondamentales définies auparavant. Des deux côtés de l'Atlantique, plans d'assainissement, allégement des frais généraux et des effectifs, arrêt des filiales, voire des productions déficitaires, sont à l'ordre du jour. La plupart des entreprises travaillent maintenant le dos au mur.

La crise continue. Jusqu'où ? Jusqu'à quand ? Nul ne semble aujourd'hui en mesure de prévoir, où que ce soit, une date approximative de reprise, ni surtout son ampleur. Aux États-Unis, les analyses se succèdent, toutes contradictoires. On a espéré l'automne, puis la fin de l'année 1982. On commence à parler du printemps prochain. En Europe, ce n'est guère mieux. Tandis que l'Italie, avec deux ans de retard, s'enfonce à son tour dans la crise, les marchés semblent hésiter. La reprise française du printemps est-elle un signe annonciateur d'un raffermissement général ou une exception ? Se poursuivra-t-elle au-delà de l'automne dès lors que le plan d'austérité gèle le pouvoir d'achat des Français ?

Contraints de naviguer au jugé sur des rivages de plus en plus dangereux, rares sont les grands constructeurs qui ont pu maintenir le cap sans faiblir en conservant intacts leurs plans d'investissements. Tous ne sont certes pas touchés de la même manière. Certains, spécialisés sur des créneaux porteurs, ont même réussi à tirer leur épingle du jeu (B.M.W., Mercedes, Ford Europe, Volvo, etc.). Les plus touchés, à l'inverse, ont dû déjà faire des choix déchirants : Alfa Romeo et British Leyland ont décidé de s'allier avec des groupes nippons ; P.S.A. a diminué son plan d'investissements de 20 % et renoncé aux commandes de l'Argentine et, pour partie, à l'Espagne ; Chrysler a vendu sa filiale Armements et toutes ses activités hors d'Amérique du Nord, Fiat sa filiale sidérurgique... Les autres se sont contentés jusqu'ici de faire le gros dos en adaptant autant que faire se pouvait leur seuil de rentabilité au niveau déprimé des ventes. La plupart sont maintenant contraints d'envisager des remises en cause plus radicales.

Il y a donc fort à parier que l'ère des regroupements, fusions et accords en tous genres n'est pas close en Europe et au Japon. De même, les États n'ont-ils pas fini d'intervenir pour éviter — ou consacrer — des effondrements par trop insupportables. British Leyland en Grande-Bretagne, Seat en Espagne, n'ont pas d'autres chances de survie ; Renault, Volkswagen, Chrysler, de leur côté, auront du mal à se passer de nouveaux concours publics, sans parler du groupe P.S.A., qui traverse une passe difficile.

Les remises en cause ne s'arrêtent pas là. Les constructeurs qui ont jusque-là su éviter le pire devront probablement, si la crise persiste, se spécialiser plus étroitement, abandonnant à leur tour de nouveaux créneaux, de nouvelles activités. Deux stratégies de survie commencent à se dessiner qui, bien qu'encore floues, engagent à coup sûr l'avenir de l'ensemble du secteur.

Le premier choix est en train de s'opérer au sein des groupes américains, et notamment du plus puissant d'entre eux, General Motors. En dépit du plan d'assainissement draconien qui leur a permis notamment d'abaisser leur seuil de rentabilité de douze à neuf millions de véhicules produits, les groupes nord-américains restent empêtrés dans une crise qui, ramenant le niveau de leurs ventes vingt-cinq ans en arrière, les a pris complètement à revers. Contraints sur le tard par la pression du marché et surtout par de nouvelles lois à intégrer dans leurs gammes de petites voitures plus économes en carburant, et donc à engager des programmes d'investissements massifs qui ont gonflé leurs coûts fixes, ils n'ont pu, avec des ventes aussi désastreuses, concurrencer les Japonais. Ceux-ci, avec 80 % des importations aux États-Unis, lesquelles représentent près du tiers des ventes totales et 40 % des ventes de « petites voitures », continuent de dominer largement ce créneau. Ils ne sont contenus que par les accords d'autolimitation conclus l'an passé avec l'administration américaine.

Mais en 1984 ils seront théoriquement libres d'exporter à nouveau massivement vers les États-Unis, risquant alors de bouleverser à nouveau un marché à peine remis. A moins qu'ils ne choisissent — ou ne soient contraints par une loi — de maintenir un volume de ventes modéré et de monter dans la gamme en produisant des véhicules plus gros, plus chers et dégageant de plus fortes valeurs ajoutées. Ils s'attaqueraient ainsi pour la première fois à la chasse gardée des Américains : les grosses voitures. Le danger pour ces derniers est donc énorme, d'autant que les tendances les plus récentes du marché indiquent un reflux des consommateurs vers la moyenne et haute gamme et qu'ils sont obligés, pour liquider leurs propres petits modèles, de baisser leurs prix à des niveaux difficilement rentables.

Ainsi menacés, les groupes américains, tout en espérant une reprise qui leur donnerait une certaine marge de manœuvre, envisagent donc sérieusement sinon d'abandonner purement et simplement la production de petits modèles, du moins de s'assurer, pour ce faire, le concours des Japonais. *« If you can't beat them, join them »* (Si tu ne peux les vaincre, associe toi à eux) est une devise chère au pragmatisme américain. Les accords déjà conclus par General Motors avec Isuzu et Chrysler et par Chrysler avec Mitsubishi, ou ceux en cours de négociations entre Ford et Toyo Kogyo et General Motors avec Toyota et Suzuki, vont tous dans ce sens. Les groupes américains contraints par la loi d'avoir dans leur gamme une certaine proportion de voitures légères afin de respecter les normes moyennes de consommation d'essence importeront, c'est déjà sûr, une partie de ces petits modèles du Japon. Peut-être même s'associeront-ils avec des groupes nippons pour produire en commun aux État-Unis. Jusqu'où peut aller cette coopération ? L'accord négocié entre les deux « géants » General Motors et Toyota, respectivement premier et second constructeur mondial, est à cet égard un test et ne laisse pas d'inquiéter leurs concurrents. Partage du monde ou répartition des productions ? Pour l'heure on s'interroge, mais les « gardiens » de la loi anti-trust américaine ont déjà fait savoir qu'ils surveilleraient attentivement l'aboutissement des discussions.

Sans aller jusqu'à imaginer la conclusion d'un tel « Yalta » entre les deux géants, la nouvelle stratégie qui semble prévaloir chez les groupes américains semble donc assez claire : abandonner aux Japonais le créneau où ils sont les meilleurs en les contrôlant en Amérique du Nord et se concentrer sur les gammes hautes et moyennes, sauf en Europe, où leurs filiales continuent de mener l'offensive.

Le second choix stratégique crucial pour toutes les firmes mondiales est la conséquence d'une nouvelle offensive des groupes nippons. Bloqués en Europe et en Amérique du Nord par des contingents plus ou moins implicites, ils ont, dans un premier temps, augmenté leurs prix — ce qui leur a assuré des bénéfices extraordinaires, — puis décidé de s'attaquer aux marchés tiers, c'est-à-dire essentiellement aux pays en voie de développement, marchés difficiles car irréguliers et souvent liés à des accords de production locale, mais aussi les seuls appelés à connaître une forte croissance dans les vingt ans à venir. En Afrique et au Moyen-Orient, en Australie et dans toute l'Asie, ils sont en train de damer le pion aux Européens, contraints de ce fait à un repli sur eux-mêmes.

Ces nouvelles conquêtes suffiront-elles à faire tourner la machine japonaise ? Où les groupes nippons s'attaqueront-ils à de nouveaux créneaux : véhicules utilitaires, robots de production, véhicules de haut de gamme, etc. ?

Vont-ils, par ailleurs, réellement poursuivre la politique d'alliance avec des groupes étrangers et implanter des usines en dehors de leurs frontières ? Les hésitations de Nissan à installer une usine en Grande-Bretagne semblent indiquer que cette dernière démarche n'est plus considérée comme une panacée.

Dans tous les cas, ces choix ont de quoi donner le frisson aux groupes européens exclus, ou presque, de l'Amérique du Nord, où Volkswagen lui-même envisage de faire machine en arrière. Agrippés de plus en plus difficilement à leurs marchés en Amérique du Sud, battus par les Japonais presque partout ailleurs, à l'exclusion des pays du bloc de l'Est, partenaires trop dangereux car peu solvables... et concurrents, ils auront bien du mal à maintenir leurs positions. Déjà, de 1970 à 1980, les exportations européennes d'automobiles ont diminué de 23 %, passant de 2,5 millions à 1,9 million de voitures, pour l'essentiel au bénéfice des Japonais, dont les exportations ont augmenté dans le même temps de 428 % ! L'Europe sera-t-elle bientôt importatrice nette de voitures ? L'heure est dramatique pour les quatre grands groupes européens. Pour Volkswagen, menacé sur toutes ses positions internationales ; pour Fiat, encore fragile après un heureux redressement, et, surtout, pour les deux français Renault et P.S.A., qui, s'ils ne réussissent pas très vite à se redresser grâce au lancement de nouveaux modèles, risquent fort de suivre le triste exemple de l'industrie britannique. 1982 a été pour eux une année particulièrement amère. 1983 sera celle du quitte ou double.

FRANCE : un accès de faiblesse

En avril, premier record : pour la première fois de son histoire, l'industrie automobile française voit ses concurrents étrangers s'emparer de plus de 30 % de son marché. En juillet, un nouveau plafond est crevé : avec plus de 40 % des ventes, les voitures importées dépassent en valeur les exportations. Pour la première fois, le solde du commerce extérieur passe au rouge : — 384 millions de francs ! Qui l'eût cru ? Il y a deux ans encore, le solde extérieur de l'automobile couvrait à lui seul près du quart (23,9 %) de la facture pétrolière. Ce n'était plus le triomphe de 1979, année record où l'excédent commercial avait atteint 28,2 milliards de francs, couvrant plus de 43 % du solde pétrolier français. Le poids de plus en plus lourd des Japonais en Europe, les difficultés de Peugeot à redresser Talbot, et celles de Renault chez A.M.C. étaient autant de risques inquiétants. Mais personne n'osait alors réellement mettre en doute la solidité, le dynamisme intrinsèque de la construction automobile française. Les vrais ennuis ne commençaient qu'en 1981 : production, ventes, exportations en berne, déficit record pour Peugeot (2 milliards), moindre pour Renault (675 millions), mais, dans l'un et l'autre cas, gonflement jusqu'aux limites du possible de l'endettement et des charges financières. Le caractère général de la crise masquait encore pourtant l'ampleur des faiblesses françaises.

1982 a levé ces doutes. La reprise du marché, si attendue, s'est bien manifestée en France, exception dans un ensemble européen morose, mais au bénéfice des groupes étrangers : tandis que les ventes des groupes français (755 537 voitures) ne progressaient, au premier semestre, que de 4,3 %, celles des constructeurs étrangers (302 751 voitures) ont fait un bond de 21,3 %, ce qui, sur un marché global de 1 058 000 voitures, en hausse de 8,7 %, a donné à ces derniers une part de 28,6 % soit cinq points de plus que l'an passé à la même époque. Les résultats pour l'année entière menacent d'être pis encore, compte tenu des contre-performances enregistrées en juin et surtout pendant l'été, où les importateurs ont pris d'abord 31,3 % puis plus de 40 % du marché total.

L'effondrement brutal des marques françaises sur leur propre marché a, certes, pour une bonne part des causes « accidentelles ». Tout semble s'en être mêlé au cours des huit premiers mois de l'année pour enfoncer un peu plus les deux groupes. D'abord l'inadaptation des parités monétaires, notamment du deutschemark par rapport au franc qui, pendant tout le début de l'année, a donné aux groupes allemands un avantage de compétitivité important. Elle leur a permis de « jouer » sur les prix en augmentant leurs tarifs moins vite que les français — alors que, jusque-là, la concurrence portait surtout sur les modèles, la technique, les réseaux, l'après-vente, etc. Second handicap : la perte pour le groupe Peugeot, d'une partie non négligeable de ses réseaux, liée au regroupement brutal — et probablement intempestif — des réseaux Peugeot et Talbot dès le début de 1981. Elle a surtout profité aux importateurs, notamment à Volkswagen, Ford et, dans une moindre mesure, Fiat, Opel, Alfa-Romeo, B.M.W., etc., lesquels sont ainsi parvenus à accroître considérablement leurs capacités de vente et d'après-vente, alors que, depuis des lustres, les groupes français « tenaient » si solidement leurs réseaux qu'il était extrêmement difficile à un groupe étranger de se frayer un chemin.

Troisième facteur, réellement imprévisible celui-là, les grèves. Renault, Citroën et enfin Talbot ont dû tour à tour, dès le mois d'avril, interrompre leurs chaînes. D'où contre-performances en mai pour Renault, juin et juillet pour Citroën et août pour Talbot, dues au manque de modèles et de pièces. Les acheteurs, anxieux de ne pas être livrés avant les vacances, ont souvent préféré se tourner vers d'autres fournisseurs. Les grèves auraient, selon la chambre syndicale, fait perdre aux groupes nationaux près de cent mille voitures par rapport aux programmes de production établis. Et probablement autant à la vente.

Enfin, le blocage des prix annoncé à la mi-juin, mal préparé par les groupes français, a achevé, paradoxalement, de décourager les acheteurs. Contrairement à leurs concurrents étrangers, Renault, Peugeot, Talbot et Citroën ont attendu la mi-juillet pour publier le tarif définitif de leur gamme 1983 commercialisée dès le début juillet, ce qui a considérablement gêné le réseau, contraint, d'autre part, à solder, rabais à la clé, les stocks restants de modèles « année 82 ».

Ces « accidents » ne suffisent pourtant pas à tout expliquer. Le « dérapage » des constructeurs nationaux ne concerne pas que le marché français. Leurs ventes à l'exportation ont été, au cours du premier semestre, à peine meilleures (+ 3 %) que l'année précédente. Il traduit, fondamentalement, une faiblesse catastrophique à l'heure où s'exacerbe au niveau mondial une véritable guerre commerciale. En France comme ailleurs, les deux grands groupes, à des degrés, il est vrai, différents, se retrouvent dans une position très inconfortable : ils n'ont pas su, comme leurs concurrents allemands ou suédois, par exemple, asseoir au fil des ans une réputation de qualité qui seule leur permettrait de se situer en dehors de la bagarre sur des prix. Au contraire même, certains, comme Peugeot, ont perdu, à tort ou à raison, beaucoup de leur prestige dans ce domaine. Or, compte tenu notamment du taux d'inflation persistant en France depuis plusieurs années, alors que l'inflation se calmait ailleurs, et du maintien de la parité du franc, ils ont de plus en plus de mal à se battre sur le terrain des prix, non seulement vis-à-vis des Japonais, dont on sait depuis longtemps qu'ils bénéficient d'un avantage de coût de plus de 30 %, mais aussi, depuis peu, vis-à-vis des Allemands et surtout des filiales européennes des groupes américains.

Seule parade, l'innovation, la technique et l'investissement dans des méthodes de production plus modernes. Des efforts très importants ont été engagés par les deux groupes, dont ils ne tirent pas encore tout le profit escompté. Le groupe Peugeot, notamment, doit lancer dans les dix-huit mois à venir une série de modèles nouveaux qui donneront sans doute un vent de jeunesse à une gamme vieillie. Renault attend, lui, le lancement mondial de sa Renault 9. Les deux années à venir sont donc cruciales pour l'industrie nationale. Saura-t-elle, avec ses nouveaux modèles, retrouver un nouveau souffle avant d'être contrainte, faute de moyens financiers, à sacrifier pour l'avenir, l'essentiel, c'est-à-dire ses plans d'investissements ? Déjà Peugeot a dû réduire ceux-ci d'un cinquième. Renault ne tient ses programmes qu'avec l'appui de l'Etat. Affirmer aujourd'hui que les milliards investis depuis cinq ans par les deux groupes ne s'avéreront pas, comme jadis la sidérurgie, inutiles, relève, hélas ! désormais du pari...

V. M.

R.F.A. : reconquérir le marché intérieur

Correspondance

Bonn. — L'industrie automobile ouest-allemande soutenue par la demande étrangère veut reconquérir aussi son marché intérieur. Elle compte pour le faire sur de nouveaux modèles de milieu de gamme.

Si les constructeurs allemands sont encore « les Japonais de l'Europe », selon l'expression du président de Ford Allemagne, M. Daniel Goeudevert, leur marché intérieur s'est en effet singulièrement rétréci depuis le début de l'année. Alors que près de 60 % de leur production a été vendue au premier semestre hors d'Allemagne, contre 40 % il y a encore un an, les immatriculations de voitures neuves en R.F.A. de janvier à août se sont effondrées de 7,3 % par rapport à la même période de 1981.

Avec 2,2 millions de véhicules vendus à l'étranger en 1981, la R.F.A. est le deuxième pays exportateur du monde après le Japon. Au premier semestre, les exportations de voitures ont augmenté de quelque 26 % par rapport à la même période de l'an dernier, totalisant 1,2 million de véhicules.

Ces succès à l'étranger, les Allemands les attribuent aux qualités techniques de leurs modèles. Mais ils savent aussi que si le marché extérieur est le pivot de leur industrie automobile, la structure de leurs ventes est fragile. Ils sont à la merci de la moindre faiblesse conjoncturelle. En France, en Grande-Bretagne et en Italie, bien qu'étant relativement protégés des Japonais par les contingents d'importation en vigueur dans ces pays, les Allemands estiment qu'ils ne peuvent plus améliorer leur part de marché. Et même, ils redoutent un recul de leurs exportations, identique à celui enregistré par les Italiens.

Dans les pays scandinaves, la Suisse et l'Autriche, les constructeurs allemands peuvent encore conforter leur position. En revanche, la stagnation sur le marché américain leur porte un préjudice grave. Volkswagen, qui a pourtant connu d'importants succès, notamment en France où sa part du marché est passée de 2 à 6,5 % en dix ans, a été le premier à en souffrir. Aux États-Unis où elle avait réalisé un chiffre d'affaires de 7,5 milliards de deutschemarks en 1981 (21 milliards de francs français), ses ventes ont baissé de 39 % rien que sur les six premiers mois de l'année. La firme de Wolfsburg a annoncé qu'elle voulait vendre l'usine de Sterling-Heights près de Detroit, un établissement acheté pourtant il y a deux ans seulement et où elle avait investi 500 millions de deutschemarks.

Enfin les commandes de poids lourds commencent à stagner. Les difficultés sont particulièrement nettes pour les camions de moins de 6 tonnes. Pour les autres modèles, les marchés africains, du Proche-Orient et du golfe Persique présentent encore des perspectives de développement.

Dans ces conditions, les constructeurs allemands misent sur une reprise conjoncturelle dans leur pays au printemps et veulent en profiter, avant leurs concurrents japonais ou européens. Pour y arriver, ils ont préparé une nouvelle génération de voitures, plus économes et plus aérodynamiques.

Ils visent presque tous le milieu de gamme. Sur les six nouveaux modèles allemands qui sont présentés ces semaines-ci, cinq sont placés sur ce créneau. Ford lance ainsi le successeur de la Taunus, la Sierra. Opel a habillé sa Rekord d'une autre carrosserie. Audi a peaufiné une nouvelle Audi 100. B.M.W. a revu en détail sa série 3. Daimler-Benz doit enfin sortir l'an prochain sa « petite » Mercedes, devenue légendaire depuis que l'on en parle, la 190.

Tout pour l'auto

Seule exception à cette série de voitures moyennes, la petite Corsa de Opel, présentée pour la première fois au Salon de Paris, ne sera mise en vente qu'au printemps 1983 en R.F.A. Avec ce modèle, Opel, filiale ouest-allemande de l'américain General Motors et troisième producteur en R.F.A. après Volkswagen et Mercedes, espère bien bénéficier du même succès que Ford avec la Fiesta ou Volkswagen avec la Polo.

Ces modèles, selon les constructeurs, répondent à l'attente de la clientèle. Plus économiques que ceux existant actuellement, ils devraient permettre d'affronter les Japonais à la fois à l'étranger et en Allemagne. Sur le marché intérieur, ceux-ci sont à nouveau en tête des constructeurs étrangers qui représentaient 30,6 % du marché en août. Ils ont dépassé en juin les Français qui ont été les premiers à souffrir de la compression des ventes.

Or l'automobile est toujours une industrie-clé en Allemagne de l'Ouest. Elle fait vivre quelque 1,7 million de personnes (avec les garagistes, pompistes, etc.) qui ont réalisé un chiffre d'affaires (y compris les carburants) de 118 milliards de deutschemarks en 1981 (68 milliards au premier semestre de cette année), soit 11 % du chiffre d'affaires global de l'industrie allemande. Elle devance aussi les autres fleurons de l'économie de la R.F.A., la chimie (117 milliards de deutschemarks), la construction mécanique (114 milliards) et l'industrie électrotechnique (104 milliards).

Les constructeurs automobiles, à eux seuls, emploient 390.000 personnes et réalisent un chiffre d'affaires de 75 milliards de deutschemarks. Cette année, ils devraient produire plus de 4 millions de véhicules dans leur pays. En 1981, ils avaient réalisé 8,5 milliards de deutschemarks d'investissements, alors que le volume global des investissements en R.F.A. avait totalisé 50 milliards de deutschemarks.

L'an passé également, alors que la plupart des autres branches industrielles étaient en récession, seule l'industrie automobile avait progressé. Au cours des sept premiers mois de l'année, cette tendance s'est confirmée. La production de voitures a augmenté de 8 %, tandis que la production industrielle globale a reculé de 1 %. Pour conserver leur place, les Allemands sont prêts à mettre en œuvre tous les moyens possibles, même au prix de gros sacrifices. Volkswagen a ainsi décidé, en accord avec les syndicats, de mettre les deux tiers de ses 120 000 salariés en R.F.A. au chômage partiel pendant près de trois semaines.

JEAN-LOUIS PRÉVOST.

Edité par la S.A.R.L. *le Monde*
Gérant :
André Laurens, directeur de la publication
Anciens directeurs :
Hubert Beuve-Méry (1944-1969)
Jacques Fauvet (1969-1982)
Imprimerie du « Monde » 5, r. des Italiens PARIS-IXe

Commission paritaire des journaux et publications, n° 57 437
ISSN : 0395-2037

MARCHÉS MONDIAUX

GRANDE-BRETAGNE : concurrence sauvage

De notre correspondant

Londres. — Août est traditionnellement un bon mois pour l'industrie automobile britannique. C'est le moment où change la dernière lettre des numéros d'immatriculation indiquant l'année de mise en circulation : « Y » pour 1982-1983. Un reste de snobisme pousse les clients à se précipiter au mois d'août pour avoir le plus tôt possible le symbole de la nouveauté. Signe de temps difficiles ? Avec 250.000 voitures neuves, les immatriculations ont été cette année en baisse de quelques milliers par rapport à 1981. 60 % étaient des véhicules importés, sans compter bien sûr les voitures fabriquées en Grande-Bretagne par des sociétés étrangères.

A force de disparitions et de concentrations il ne reste plus qu'une seule firme automobile vraiment britannique, British Leyland dont la réorganisation, après quelques années sombres, commence à porter ses fruits. Mais B.L. fait moins de 20 % des ventes alors que Ford se taille la part du lion (30 %). Sur un marché qui se rétrécit, les sociétés automobiles présentes dans la Royaume-Uni se livrent actuellement à une dure bataille des prix qui ressemble fort à la concurence sauvage. Ford, puis Vauxhall (filiale de General Motors) suivis de B.L. ont au cours des derniers mois baissé leurs prix de 400 à 1 400 livres (1) selon les modèles. Ils se sont lancés dans des campagnes publicitaires et une politique de subventions déguisées aux concessionnaires qui atteignent les objectifs de vente au prix d'une réduction des marges.

Pour comprendre cette situation il faut rappeler quelques données de base : le nombre des voitures neuves vendues cette année se situera au-dessous de 1,5 million contre 1,7 million en 1979. Les importations atteignent 55 %, les exportations ne dépassent pas 350 000 unités. Le marché britannique a été longtemps protégé pour des raisons géopolitiques — insularité et séparation du Marché commun — et des raisons techniques — circulation à gauche et conduite à droite. Les sociétés installées en Grande-Bretagne en ont profité pour pratiquer des tarifs qui restent supérieurs d'un tiers à ceux du continent européen. Les mêmes « sur-prix » s'appliquent aux pièces détachées. Les importateurs ont profité de l'aubaine pour augmenter leurs profits. Jadis ces tarifs élevés étaient la rançon de la qualité, de la finition du travail artisanal qui faisait la renommée de la voiture britannique mais qui, de plus en plus, masquait la faible productivité et la vétusté de cette industrie.

L'ouverture des frontières consécutive à l'entrée du Royaume-Uni dans le marché commun a mis fin à cette protection. Pourquoi acheter en Angleterre une voiture qu'il est possible de se procurer 30 % moins cher sur le continent ? Les importateurs n'ont certes pas le droit de s'approvisionner outre-mer mais rien n'interdit aux personnes privées de le faire. Les Britanniques sont de plus en plus nombreux à acheter leurs véhicules hors taxes en France, en Belgique ou au Danemark même en acquittant au retour les droits de douane et la taxe spéciale sur les automobiles. Ils y gagnent encore. Outre quelques tracasseries administratives pour l'immatriculation, ils se heurtent à la mauvaise volonté des sociétés ayant des usines en Grande-Bretagne qui sont réticentes à leur vendre, sur le continent, des voitures avec la conduite à droite, mais la Commission de Bruxelles a récemment ordonné à Ford de mettre fin à ce type de « refus de vente », contraire au règlement de la Communauté.

Bien que marginaux, ces achats à l'étranger représentaient une menace potentielle suffisante pour inciter les constructeurs britanniques à baisser leurs prix. Il n'est cependant pes certain que les mesures qu'ils viennent de prendre parviennent à relancer un marché anémique. British Leyland a encore perdu 143 millions de livres au cours des six premiers mois de cette année, deux fois moins il est vrai que pendant la même période de 1981. Vauxhall et Talbot sont aussi dans le « rouge ». Seul Ford a fait l'année dernière 200 millions de bénéfices mais ce bon résultat est dû à ses importations en provenance de ses usines de Belgique, d'Espagne et d'Allemagne fédérale.

Les constructeurs français n'ont conquis qu'une part minime du marché britannique. Après des années prometteuses, Renault a vendu en 1981 seize mille voitures de moins qu'en 1980, alors qu'il espérait prendre la place de Nissan comme premier importateur. Peugeot et Citroën se partagent un peu plus de 3 % du marché.

Pour 1983 une dure bataille s'annonce entre Ford, British Leyland et Vauxhall pour les moyennes cylindrées. Les trois sociétés vont en effet lancer une nouvelle voiture : Ford, la Sierra qui remplacera la Cortina ; Vauxhall, la S et B.L., la L.M. 10. Cette catégorie, qui représente 60 % des ventes de voitures neuves, a paradoxalement moins souffert de la récession que les petites cylindrées (mis à part le succès de la mini-métro de British Leyland), qui s'adressent à une clientèle populaire, parce qu'elle constitue l'essentiel des voitures de fonction (les véhicules d'entreprise, mis généreusement à la disposition des cadres pour compenser souvent des salaires médiocres, représentent 45 % des ventes de voitures moyennes). Après le succès de la Triumph Acclaim produite en coopération avec Honda, B.L. pourrait fabriquer, dans les prochaines années, une autre voiture avec le même constructeur japonais tandis que Nissan hésite toujours à établir en Grande-Bretagne une usine.

Sir Michael Edwards, qui présidait aux destinées de British Leyland depuis 1977, va se retirer à la fin de l'année après avoir totalement restructuré le groupe nationalisé et préparé la voie à sa privatisation. Au prix de conflits répétés avec les syndicats, il a modernisé les chaînes de production – l'usine de Longbridge où sont fabriquées les mini-métro sort actuellement 25 voitures par salarié, contre 7 voitures deux ans auparavant –, rationalisé la gamme des produits, transformé les relations sociales, réduit de moitié le personnel et imposé à ceux qui sont restés une baisse substantielle de leur pouvoir d'achat. Les syndicats semblent avoir compris que la survie même de l'entreprise en dépendait. L'objectif est de sortir B.L. du « rouge » d'ici deux ans, de renoncer aux subventions publiques (150 millions de livres cette année) et de remettre les parties rentables du groupe dans le secteur privé. Conforme à la stratégie générale de Mme Thatcher, cette opération chirurgicale est souvent citée en exemple dans l'ensemble de l'industrie britannique, mais sur un marché, qui, selon les experts, devrait croître de 6 % seulement en quatre ans (2), British Leyland ne peut guère espérer faire plus que maintenir ses positions.

DANIEL VERNET.

---

(1) Une livre vaut environ 12 F.

(2) D'après Data Resources International.

LA BOURSE AUX PLAQUES

Si le marché automobile lui-même est en stagnation, un autre secteur très proche connaît un succès qui ne se dément pas : celui des plaques minéralogiques personnalisées. Pour échapper aux trois lettres suivies de trois chiffres, puis encore d'une lettre indiquant l'annnée de mise en circulation attribuée par les autorités au commun des mortels, le Britannique conscient de son rang social veut avoir un numéro distinctif. Les plus courts sont les plus prestigieux...

Ces plaques qui s'acquièrent dans une véritable Bourse se paient en moyenne 1 000 livres (12 000 F).

BELGIQUE : un marché saturé

De notre correspondant

Bruxelles. – Le marché automobile belge est saturé et la crise menace. Fin 1981, le secteur procurait du travail à 54 000 personnes alors qu'il en employait 5 000 de plus que l'année précédente. Pour 1982, le chiffre restera sans doute le même. Il est vrai qu'en 1981 un coup très dur avait été porté à l'emploi dans ce secteur par la fermeture de deux usines d'assemblage.

Il y avait en 1981 une voiture pour trois personnes en Belgique, exactement 325 pour 1 000 habitants contre 321 l'année précédente. Malgré cette légère progression, l'évolution parait défavorable : le total des immatriculations de nouvelles voitures a enregistré une baisse de 11,75 % (360 273 immatriculations en 1981 contre 407 326 en 1980). Le rapport annuel de la Fédération de l'industrie automobile belge (FEBIAC) montre que cette diminution du nombre des nouvelles immatriculations est la plus importante enregistrée depuis 1960.

Craintes

De toute évidence, d'année en année, on réfléchit davantage avant d'acheter une nouvelle auto. La preuve en est qu'en 1981 l'ensemble du parc automobile belge (tous véhicules) était en hausse de 1 % seulement par rapport à 1980 : 3 667 079 contre 3 640 688. La crise fait sentir ses effets puisqu'en 1977 le cœfficient d'augmentation était de 4,49 %, en 1978 de 3,33 ; en 1979 de 3,47 et encore de 2,7 en 1980 ; 9 % seulement des véhicules nouvellement immatriculés achetés en 1981 n'étaient *pas* destinés à remplacer un véhicule usagé. C'est donc bien la saturation et sans doute pour quelque temps encore, car les tendances du marché de 1982 depuis l'été confirment les chiffres de 1981.

Au début cependant, on crut à un miracle en 1982. Le premier semestre avait paru particulièrement favorable, d'autant plus que plusieurs milliards de francs belges d'investissements avaient été réalisés dans le secteur automobile pour le rendre plus compétitif et que quelques milliers d'emplois nouveaux avaient été créés. Pour les six premiers mois de 1982, les importations de véhicules avaient augmenté de 13 % par rapport à la période correspondante de 1981 (239 801 unités contre 211 540 en 1980). La progression était plus favorable encore pour l'assemblage : 16 % de plus au cours du premier semestre (544 075 véhicules contre 468 044, soit 76 601 unités de plus).

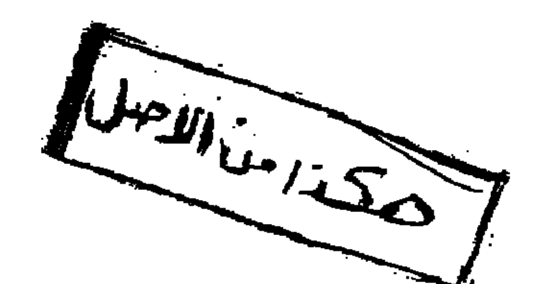
La même tendance à la hausse fut enregistrée pour les exportations : 448 619 en 1981, 512 002 en 1982, soit 63 383 de plus ou une augmentation de 14 %.

Au cours du premier semestre 1982, 234 234 véhicules ont été écoulés sur le marché belge. En 1981, pour la même période, on ne comptait que 216 262 unités. On enregistre donc une hausse de 17 972 véhicules neufs immatriculés, soit 8 % de plus.

Cette amélioration ne sera cependant très probablement que provisoire. En effet, la menace de dévaluation a eu une répercussion considérable sur les acheteurs, qui ont cherché avant tout à protéger leur pouvoir d'achat. Le Salon de l'auto en janvier a également eu une influence favorable. Enfin, les achats se font surtout avant les vacances d'été. On craint par conséquent une chute verticale pour le dernier semestre de 1982.

Le principal fournisseur de la Belgique reste l'Allemagne fédérale : 35,33 % des voitures venaient de R.F.A. en 1981, 24,78 % du Japon, 23,13 % de France, 7,14 % d'Italie. L'Angleterre ne représente plus que 1,55 % des achats belges. Les camions et camionnettes allemands sont également en tête avec 29,43 % des ventes en 1981 contre 28,23 % pour la France et 21,16 % pour l'Italie.

PIERRE DE VOS.



PANORAMA DES MARCHÉS MONDIAUX

ITALIE : le redressement

De notre correspondant

Rome. — Tout comme ses concurrents, l'industrie automobile italienne attend anxieusement les premiers signes d'une reprise. Pour le moment, les prévisions ne portent guère à l'optimisme, d'autant que la demande intérieure commence à fléchir après une assez bonne tenue ces deux dernières années. Pourtant, la situation économique de l'industrie automobile de la péninsule, et en particulier du groupe Fiat (dont font partie Lancia et Autobianchi), qui, à lui seul, assure près de 52 % des ventes à l'intérieur du pays, s'est nettement améliorée depuis deux ans.

En 1981, l'une des années les plus noires pour le marché de l'automobile dans le monde, Fiat — la plus importante société privée de la péninsule — avait réussi ce tour de force de réaliser 97 milliards de lires de bénéfices, alors que, l'année précédente, elle enregistrait un passif de 240 milliards de lires. Certes, le secteur auto restait en déficit avec 250 milliards de lires de pertes, mais celles-ci étaient imputables aux usines du Brésil et d'Argentine. En Italie, Fiat auto équilibrait ses comptes, et l'endettement de l'ensemble du groupe (7 500 milliards de lires) restait celui qu'il était un an plus tôt. Alfa Romeo — 6,7 % du marché italien — a pour sa part réussi à stabiliser ses pertes en 1981 — 100 milliards de lires — sur leur niveau de l'année précédente, ce qui, vu le taux d'inflation, représente un certain progrès. De surcroît, en quatre ans, la société automobile à participation étatique a quand même réussi à diminuer ses pertes de plus d'un tiers.

Fiat auto se trouvait face à un triple problème : une surcapacité de production, une perte de compétitivité, mais aussi une récession du marché et une concurrence accrue, y compris à l'intérieur des frontières italiennes (pour plus de 41 % les voitures vendues sont importées). Pour faire face à cette crise et rationaliser la production, la société turinoise a considérablement développé ses investissements. Ceux-ci s'élevaient en 1981 à 1 128 milliards de lires et atteindront cette année 1 550 milliards. Pour l'essentiel, ces investissements du groupe Fiat sont consacrés au secteur auto, à la recherche et au renouvellement des implantations de production ainsi qu'à celui de la gamme de modèles. En cinq ans, leur total s'élèvera à 5 000 milliards de lires.

Reprise en main patronale

Le coût social de cette politique de rationalisation de la production a été élevé. Dès l'automne 1980, la société turinoise annonçait la mise en chômage technique pour plus de deux ans de vingt-trois mille salariés. C'était un tournant dans la politique sociale de la Fiat, cela marquait la fin d'une époque. La réaction des syndicats, craignant non sans raison que l'exemple ne soit suivi par le reste du patronat, fut extrêmement dure. Mais après trente-cinq jours de grève, la Fiat sortit gagnante de cette épreuve de force. Au cours de ces deux dernières années, le recours à la Cassa Integrazione — une caisse d'assistance remboursant à plus de 90 % les heures de travail chômées — fut assez fréquent. Et la direction de l'entreprise continue d'avoir recours à cet expédient, comme en témoigne l'annonce de la mise en chômage technique de plus de trente mille salariés pour une semaine en septembre — et probablement en octobre et novembre. Grâce à ces remèdes radicaux, la Fiat a réussi à porter sa productivité moyenne au niveau de celle de ses concurrents, alors qu'il y a deux ans celle-ci était de 20 à 30 % inférieure.

Cette « reprise en main patronale » a fait aussi baisser un taux d'absentéisme qui avoisinait les 15 % à un taux « physiologique » de 4 ou 5 %.

Ces efforts dans la rationalisation de la production, dans la planification des stocks, conjugués avec une réorganisation de la sous-traitance, ont permis à la Fiat de rétablir son équilibre financier et de reconquérir la première place sur le marché européen (Espagne exclue). Pour les sept premiers mois de cette année, la Fiat a très légèrement amélioré ses positions avec 13,90 % des ventes et un volume de 811 000 véhicules, en augmentation d'un demi-point par rapport à la même période de l'année précédente. Tous les deux mois, la société turinoise sort un nouveau modèle ou une nouvelle version d'un modèle déjà existant, et cela n'est pas sans expliquer ce succès commercial. En France, le modèle le plus demandé est la Ritmo, et celle-ci représente pour les sept premiers mois de l'année 20 000 des 60 000 voitures vendues par la Fiat au-delà des Alpes. Sur le marché intérieur, la Fiat 127 (156 000 unités vendues entre janvier et juillet 1982), dépassant de peu la Ritmo (147 000) et plus nettement la Panda (132 900), reste la voiture la plus recherchée. Mais il s'agit là d'un modèle déjà ancien malgré de nombreuses transformations effectuées au cours de ces dix dernières années. Cela explique pourquoi la Fiat a décidé de lancer dès janvier un nouveau modèle dans cette catégorie pourtant déjà chargée des petites cylindrées qui se situera entre la 127 et la Ritmo. A la Fiat, on reste très discret sur les caractéristiques du prochain modèle « Tipo 1 ». On se contente de préciser qu'il s'agira d'une voiture de conception radicalement nouvelle destinée à prendre peu à peu la place de la 127.

Une demande en baisse

Par cette politique de renouvellement des modèles, y compris dans le bas de gamme qui constitue l'essentiel de ses ventes, la Fiat espère stimuler une demande intérieure qui tend à s'assoupir. Le marché italien, avec retard, approche lui aussi de la saturation : désormais, pour 57 %, les voitures achetées le sont en remplacement d'un véhicule déjà existant, alors qu'il y a encore dix ans ce pourcentage n'était que de 25 %. Il n'en reste pas moins que l'âge moyen du parc automobile italien est plus élevé que celui des autres pays européens, ce qui explique le maintien d'une assez forte demande.

Les difficultés que devait affronter Alfa Romeo étaient pour une bonne part identiques à celles de la Fiat, en particulier la trop basse productivité, notamment dans l'établissement de Pomigliano-d'Arc, près de Naples, où est fabriquée l'Alfa Sud, le modèle le plus vendu. La désorganisation de la production, le niveau record de l'absentéisme (avec des pointes de plus de 30 %), ne permettaient en moyenne la sortie journalière que de 430 véhicules au lieu des 680 prévus. Si le redressement de l'entreprise passa par la mise en chômage technique pour l'ensemble du groupe de 5 700 salariés (sur un total de 42 000) et par la fermeture pour cinquante jours par an des établissements, l'essentiel des efforts de la direction porta sur l'organisation du travail et la mise sur pied, en accord avec les organisations syndicales, de « groupes de production ». Contrairement à la Fiat, l'Alfa n'avait pas à faire face à une surcapacité de production ni à une rénovation poussée de ses implantations.

Il s'agissait simplement d'être en mesure de produire au maximum de ses capacités et de développer la production. Des progrès notables ont été enregistrés depuis un an. Alors qu'en novembre 1981 il fallait en moyenne 170 heures de travail pour produire une voiture, ce temps a été abaissé en novembre 1982 à 123 heures. En outre, à l'Alfa Sud, avec près de 20 % de main-d'œuvre en moins, la production cette année a augmenté de 35 % et s'approche du maximum prévu. Pour le moment, sur le plan commercial, la société à participation d'Etat doit faire face avec les modèles déjà existants, dont la plupart ont pris de l'âge malgré leur séduction. Si les ventes de modèles comme l'Alfa Sud (8,4 % du marché italien des moyennes cylindrées) ou la Giulietta (17,37 % de sa catégorie) sont restées stationnaires entre 1981 et 1982, celles de l'Alfetta ont fait un bond de 7 %, atteignant 28 % du marché italien des grosses cylindrées. Ce succès s'explique en grande partie par une forte demande des Alfetta diesel, seul modèle diesel fabriqué par la marque.

Pour assurer son développement, la direction de l'Alfa Romeo compte renouveler profondément sa gamme et être en mesure d'assurer la sortie d'un nouveau modèle par an. Pour cette entreprise de taille nettement plus réduite que ses concurrents (près de 200 000 voitures par an), cela implique des accords avec d'autres constructeurs. Le « *joint venture* », signé avec la société japonaise Nissan en septembre 1980 pour la construction d'une voiture de petite cylindrée (coque Nissan, mécanique Alfa), à partir de 1984, à raison de 60 000 véhicules l'an, avait suscité en Italie de violentes polémiques. Désormais, l'Alfa est en négociation avec la Fiat pour la construction en commun de composants — parties du châssis, train avant, trains arrière adaptables pour les modèles haut de gamme des deux sociétés.

Le troisième constructeur italien d'automobiles, l'Innocenti, ne joue qu'un rôle marginal, y compris sur le marché intérieur, n'assurant que 1,2 % des ventes. En 1981, le bilan de cette société a enregistré une perte de 11 milliards de lires, due essentiellement à une forte chute des ventes et à la fin de l'accord avec la British Leyland pour la fabrication des moteurs. La vente des nouveaux modèles, dotés d'un moteur Dahaitsu, n'a commencé que ce printemps. Renflouée il y a six ans grâce à des fonds publics, et reprise en main par un manager d'origine argentine, M. Alejandro de Tomaso, l'Innocenti fournit aussi les carrosseries pour la nouvelle Maserati « Bi Turbo », grande nouveauté du marché automobile italien de l'année 1982. M. de Tomaso voulait arriver à concurrencer avec une voiture sportive « de prestige » les grandes marques allemandes comme B.M.W., tout en maintenant un prix de vente « *compétitif* » de 20 millions de lires. La production, qui selon les estimations varie entre 12 et 15 unités par jour, est pour le moment incapable de satisfaire les commandes.

MARC SEMO.

U.R.S.S. : des ambitions limitées

De notre correspondant

Moscou. — La production soviétique plafonne annuellement à un peu plus de deux millions de véhicules, tous genres confondus, et ne subira aucune variation sensible au cours du onzième plan quinquennal (1981-1985). Cette situation est sans rapport avec la demande, même s'il est vrai que l'acquisition de ce que Nikita Khrouchtchev appelait un « *fauteuil roulant et puant* » reste financièrement hors de portée d'un très grand nombre de salariés soviétiques : 9 000 roubles (85 000 francs) pour une voiture de catégorie intermédiaire, alors que le salaire moyen est de 170 roubles (1 600 francs par mois).

« *A l'ouest*, explique M. Vladimir Chernyaikin, directeur adjoint de l'Institut de recherches automobile d'U.R.S.S., *c'est le marché qui tre la production. En Union soviétique, le consommateur doit se plier aux plans. Nous fabriquons 720 000 Lada par an, et nous pourrions accélérer les cadences. Techniquement, la chose est possible, et nous pourrions vendre plus. Mais, aujourd'hui, l'effort principal est concentré sur l'industrie pétrolière, qui exige d'énormes investissements. Le plan ne prévoit donc pas d'extension du secteur automobile d'ici à 1985* ».

S'il est vrai que la priorité est donnée aux transports collectifs et aux poids lourds et que, comme l'écrit le spécialiste de l'agence Novosti, la voiture particulière est condamnée à « *un rôle auxiliaire* », la production de véhicules de tourisme n'en a pas moins fait un bond remarquable au cours de la décennie écoulée, passant de 345 000 unités en 1970 à 1 327 000 en 1980. La progression s'est cependant faite de plus en plus lente à partir de 1975, et les statistiques pour 1981 témoignent d'un très léger recul (3 000 unités de moins).

Sept types de véhicules, produits en dix-sept versions, se partagent le marché, dont les plus connus — parce qu'ils sont exportés en quantités appréciables en Occident — sont la Lada, inspirée de la Fiat 124 et la Niva, fabriquées à l'usine Togliatti. Deux autres modèles sortent des usines de Moscou et de Zaporojie, la Moskvitch et la Zaporojet. La Volga, produite à Gorki, est la voiture type du fonctionnaire en service, tandis que la Tchaika et la Zil — celle-ci fabriquée en très petit nombre — sont réservées aux dignitaires du régime.

Modèle d'attaque en 1984

Limités dans leur ambitions, les responsables de l'industrie automobile s'efforcent surtout d'apporter progressivement des améliorations techniques à leur production. Leur nouveau cheval de bataille est la traction avant, qui verra le jour en 1984 sous la forme d'une Lada à cinq portes, inspirée de la Golf et de la R-5, et qui ne s'en cache pas, avec un capot plongeant sur un moteur de 1 300 ou 1 500 centimètres cubes. On reconnaît volontiers que cette industrie, qui, selon l'expression de M. Chernyaikin, « *entre aujourd'hui dans sa majorité* », a, de tout temps regardé vers l'Occident. Dans les années 30, les deux premières usines modernes de Moscou et de Gorki, Zil et Gaz, ont été construites avec l'aide de Ford. Aujourd'hui, la Lada doit beaucoup à Fiat, et la Moskvitch à Renault. Et, pour arrêter leur choix sur la prochaine traction avant, les Soviétiques ont démonté une quinzaine de modèles occidentaux (français, allemands, italiens, japonais et américains). A présent, les essais sont terminés et l'on commence à assembler les chaînes de montage à Togliatti.

En attendant, on a apporté diverses modifications aux modèles existants. La Zaporojet, à refroidissement à air et bien adaptée aux hivers rigoureux, a pris une nouvelle silhouette et a été dotée d'un moteur et d'une suspension plus fiables. La gamme Moskvitch s'est enrichie d'un modèle de luxe, qui a subi de petites modifications techniques mais qui est surtout plus robuste et plus confortable. Deux versions améliorées de Lada, avec des moteurs de 1 300 et 1 600 centimètres cubes, une carrosserie et une décoration intérieure différentes, ont vu le jour. Les usines Volga s'apprêtent, quant à elles, à lancer un nouveau modèle équipé d'un moteur de 105 ch.

En 1980, l'U.R.S.S. a exporté 329 000 voitures de tourisme, soit le quart de sa production. Ses principaux clients restent les pays de l'Est européen (Bulgarie, Hongrie, Tchécoslovaquie et Allemagne orientale). Mais le consommateur occidental, et particulièrement français, est de plus en plus séduit par les prix proposés : la Lada coûte en France 27 000 francs (près de trois fois moins cher qu'en U.R.S.S.), tandis que le rapport qualité-prix met la Niva, robuste et pratique, en position nettement avantageuse. Les ventes soviétiques en France, qui avaient totalisé 12 300 véhicules en 1980, ont doublé en un an. La Belgique, la Grande-Bretagne et le Canada sont aussi parmi les bons clients de l'U.R.S.S.

Dans le domaine des véhicules utilitaires et des poids lourds, principalement produits dans les usines Likhatchev de Moscou et de Krementchoug, en Ukraine, ainsi que dans le nouveau complexe de la Kama, au sud de Kazan, l'effort porte principalement sur le passage au moteur Diesel et sur l'accroissement de la capacité de chargement : deux nouveautés, entre autres : un camion Diesel de 7,5 tonnes, pouvant tirer une remorque de 30 tonnes sur les routes à revêtement dur, et un camion-benne de 180 tonnes, d'une longueur de 15 mètres et atteignant une vitesse de 60 kilomètres/heure

Le secteur automobile, qui fait tourner quelque trois cents usines et ateliers, occupe neuf cent mille personnes.

(Intérim.)

PAYS NORDIQUES : le creux de la vague est passé

De notre correspondant

Stockholm. — Après une période difficile, le marché de l'automobile s'est sensiblement amélioré cette année dans les pays nordiques, et les professionnels pensent que le creux de la vague est maintenant passé. Au Danemark, 85 000 véhicules neufs seront, selon les prévisions des importateurs, immatriculés en 1982, ce qui correspond à une augmentation d'environ 20 % en un an. Les ventes avaient baissé jusqu'ici de manière spectaculaire en raison du renchérissement des prix du carburant et des taxes décidées par le gouvernement de Copenhague : 140 000 voitures en 1978, 130 000 en 1979, 74 000 en 1980 et 72 000 en 1981. La part de marché des « japonaises » est passée au cours des deux dernières années de 31 à 24 %.

On observe la même tendance en Norvège et en Finlande. L'association des concessionnaires à Helsinki a enregistré au cours des huit premiers mois une progression de 14,3 % du volume des ventes de l'usine qui fabrique sous licence 25 000 Saab, destinées principalement à l'exportation, et environ 1 000 Talbot Horizon par an ; elle tourne actuellement au maximum de sa capacité. En Finlande également les firmes nippones ne semblent plus obtenir les mêmes succès commerciaux que par le passé et ont de la peine à maintenir leurs positions. Elles ne contrôlent aujourd'hui que 33 % du marché contre 35 % en 1980.

Les Suédois de leur côté restent fidèles aux voitures confortables, relativement chères et grosses consommatrices de carburant, sans doute en raison du climat rigoureux et aussi des facilités de crédit relativement généreuses accordées pour l'achat de véhicules. Il convient de noter que les petites cylindrées, économiques, contrairement à ce qu'on attendait, n'ont jamais vraiment « percé » ici, à l'exception des Golf de Volkswagen et à un degré moindre des Renault-5, qui sont désormais commercialisées par le groupe Volvo. Celui-ci est en train de réaliser en 1982 un résultat presque historique. Le chiffre d'affaires de la division « voitures particulières » s'est élevé pour le premier semestre de l'année à environ 9 milliards de couronnes — soit une augmentation de 38 % par rapport à la période correspondante en 1981 et c'est principalement aux Etats-Unis (+ 12 %) que le constructeur scandinave améliore ses ventes.

En Suède même, Volvo progresse également. Sa part de marche est actuellement de 26,5 %. Elle n'a jamais été aussi importante. La demande s'accroît régulièrement et le problème est en fait de la satisfaire car les stocks sont épuisés. La firme de Gœteborg prévoit pour 1982 une production supérieure à 310 000 véhicules dont 80 000 environ seront fabriqués aux Pays-Bas.

La productivité des usines s'est améliorée de 6 % par an depuis 1976 et de 9 % en 1981 et la nouvelle « 760 GLE » devrait être, pense-t-on, un succès à l'exportation.

Si le groupe Saab-Scania connaît quelques difficultés actuellement, la division « voitures de tourisme » en revanche se porte bien. Celle-ci a, au cours des sept premiers mois de l'année, amélioré ses résultats de 25 %. Les ventes du modèle à moteur turbocompressé ont augmenté de 28% aux Etats-Unis durant cette période et Saab, qui lance maintenant une offensive sur le marché français, compte développer sa production : 66 000 voitures en 1981, plus de 80 000 cette année et sans doute 90 000 en 1983. Les exportations de l'industrie automobile suédoise se sont élevées en 1981 à 17 milliards de couronnes, soit 12 % de la valeur totale des exportations du pays.

D'une façon générale, on observe donc en Suède une reprise des ventes de voitures. Certes on est encore loin des chiffres records enregistrés en 1976 (313 000 immatriculations) mais les prévisions pour 1982 (210 000 immatriculations) constituent une amélioration de 13 % environ en un an et on ne s'attend pas à un fléchissement de la demande en 1983. Les professionnels soulignent que les commandes de véhicules passées par les entreprises expliquent en partie cette meilleure conjoncture.

ALAIN DEBOVE.

YOUGOSLAVIE : trouver de nouveaux débouchés

De notre correspondant

Belgrade. — L'industrie automobile yougoslave sera représentée pour la première fois cette année au Salon de Paris. En effet Crvena Zastava de Kragujevac exposera plusieurs modèles de voitures de tourisme (Zatava 101 et Jugo) entièrement de production nationale dont un millier ont été vendues en 1981 en France. Ces voitures sont ici très populaires et appréciées pour leurs qualités de sécurité, de longévité et de confort.

La participation de Zastava au Salon de Paris témoigne des efforts des constructeurs yougoslaves pour trouver de nouveaux débouchés et surmonter la crise qui sévit dans cette branche de l'économie. C'est en 1947 qu'avait commencé à Maribor une modeste production de camions TAM (licence Saurer, puis Deutz Magirus). La production des voitures de tourisme n'a débuté, elle, qu'en 1955 à l'usine de Kragujevac (licence Fiat). Dans les deux cas, il s'agissait au début du seul montage de pièces importées. Comme à cette époque on était loin de la récession économique et que le carburant était bon marché, l'industrie automobile s'est développée à un rythme relativement rapide. En 1965, elle a livré 35 000 voitures de tourisme, 3 000 bus et 10 000 camions et véhicules utilitaires. Quinze ans plus tard, la production avait été de 225 000 voitures de tourisme, 5 000 bus et 23 000 camions et véhicules utilitaires. Parallèlement, le gouvernement avait facilité les importations de voitures étrangères en provenance surtout de l'Allemagne fédérale, de l'Italie et de la Tchécoslovaquie dont la technique était implantée ici déjà avant la guerre.

Devises

Vers les années 60, les gens ont en quelque sorte découvert la voiture française ; économique et robuste, elle a fait ses preuves sur des routes qui n'étaient pas des meilleures et, comme la motorisation fut l'un des principaux objectifs du régime et que tout Yougoslave était prêt (et l'est toujours) à supporter de grands sacrifices pour pouvoir se procurer une voiture, leur nombre n'a cessé de croître. En 1981, il avait atteint le niveau record de 2,6 millions pour une population de 23 millions d'habitants. Profitant de la conjoncture favorable, plusieurs autres usines ont été mises en marche au fil des années en coopération avec des firmes étrangères : à Koper avec Citroën, à Novo-Modesto avec Renault, à Sarajevo avec Volkswagen, à Kikinda avec Opel, à Pristina avec Peugeot. Cette coopération repose en grande partie sur un échange de pièces entre l'entreprise yougoslave et son partenaire étranger, à l'exception des usines de Kikinda et de Pristina qui fournissent des pièces à Opel et à Peugeot et obtiennent en échange des voitures complètes.

Mais après avoir connu une relative prospérité, l'industrie automobile doit faire face actuellement à de nombreuses difficultés. Elle souffre en premier lieu d'une pénurie de devises convertibles — mal commun à l'économie yougoslave tout entière, — qui l'empêche de se procurer en Occident certains appareils et pièces. Ensuite, trop morcelée, elle ne livre au marché que des petites séries, ce qui fait qu'elle ne fonctionne qu'à la limite de la rentabilité et n'est pas en état d'avancer à ses clients des crédits à long terme. Enfin la hausse des produits pétroliers importés par la Yougoslavie entrave, elle aussi, son développement. Un tel état de choses a conduit le gouvernement à appliquer de dures mesures de restriction dans les importations. Elles ont atteint surtout les voitures occidentales (payées en devises) et qui sont frappées souvent de droits de douane exorbitants. Compte tenu de la situation économique générale du pays, les chances d'augmentation d'importation des voitures occidentales sont pour le moment pratiquement nulles.

En 1981, la Yougoslavie a exporté près de 69 000 véhicules motorisés tous types, dont 53 400 voitures de tourisme. Le principal exportateur est Zastava avec 35 000 voitures (Pologne 8 800, Algérie 6 400, Italie 5 800, Egypte 3 500, Grande-Bretagne 2 400, etc.). L'industrie automobile emploie 130 000 personnes, les moteurs des voitures sont de production nationale (usine 21 Maj) de même que les pneumatiques (entre autres pneus Trayal) fabriqués sous licence Kléber. Mais ces usines également se trouvent en difficulté, faute des devises nécessaires à l'importation de certaines matières premières. Pour coordonner leur activité, les producteurs de véhicules motorisés ont formé une association avec siège à Belgrade.

PAUL YANKOVITCH.

A VOIR ET A SAVOIR

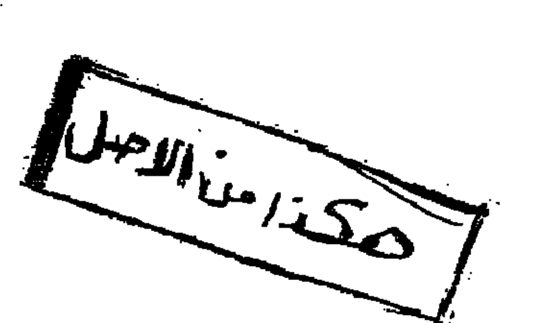
● Sauf surprise de dernière heure, l'Alliance, version américaine de la Renault 9, ne sera pas au Salon. La raison : ce n'est pas un modèle commercialisé en Europe. Dommage ! Le public aurait pu voir ce que les Américains demandent à une voiture française pour avoir une chance d'être vendue aux États-Unis. Le stand Renault comportera néanmoins tout le reste de la production tourisme, mais on ne prendra pas de commande sur place.

● Mazda a entièrement renouvelé son haut de gamme 2 litres. Les nouvelles 929 à roues indépendantes restent à moteur avant et roues arrière motrices. Les volumes utiles ont été augmentés, notamment en hauteur.

● Outre une auto « qui parle », une 505, Peugeot présentera sur son stand une version à tirage limité de la 104. A voir.

● Une cote des voitures d'occasion sera publiée en janvier 1983 par la *Centrale des particuliers*, qui a organisé depuis plusieurs années les transactions de véhicules automobiles entre particuliers.

Cette publication, *la Cote*, qui paraîtra tous les trimestres, fournira une évaluation des prix des automobiles d'occasion à partir de données recueillies auprès de clients de la *Centrale* (120 000 transactions par an) et analysées par ordinateur.



PANORAMA DES MARCHÉS MONDIAUX

ÉTATS-UNIS : se battre ou collaborer ?

De notre correspondant

Washington. — Tout le monde l'affirmait : 1982 serait l'année de la reprise. Après avoir baissé pendant trois exercices successifs, la courbe des ventes remonterait enfin. Mais, au fil des mois, les perspectives se sont assombries. On se demande maintenant si les constructeurs américains réussiront à écouler 5,8 millions de voitures, contre 6,2 millions en 1981, 6,5 millions en 1980, 8,3 millions en 1979 et 9,3 millions en 1978. A moins d'un « boom » spectaculaire d'ici au 31 décembre, Detroit aura connu ses plus faibles ventes depuis vingt et un ans.

Les premiers mois de 1982 ont été désastreux pour tous les constructeurs locaux. Même pour Chrysler, dont la situation financière s'est assainie et qui fait — à la surprise générale — 107 millions de dollars de bénéfices au deuxième trimestre. Entre le 1er janvier et le 20 août, General Motors n'a vendu que 2,2 *millions* de *voitures* fabriquées aux Etats-Unis, soit 13,3 % de moins qu'en 1981. Ford (850 000) a vu ses ventes baisser de 7,5 % et Chrysler (434 000) de 12,9 %. American Motors a été encore moins gâté (58 000) avec une diminution de 37,8 %.

Les concessionnaires des marques locales se sont donc retrouvés, en plein été, avec 1 300 000 véhicules neufs sur les bras. Situation d'autant plus exaspérante que les importateurs, eux, *avaient légèrement* amélioré leurs ventes depuis l'année précédente. En août, la part des automobiles étrangères dans le marché américain a atteint ainsi le record de 32,8 % (contre 24,8 % en août 1981). Une voiture vendue sur cinq était japonaise.

Le fossé n'est pas encore comblé

Les difficultés de Detroit peuvent étonner si l'on considère que plusieurs facteurs ont joué en faveur *de l'industrie locale :*

— Les Etats-Unis ont obtenu une « limitation volontaire » des importations d'automobiles japonaises. Toyota, *Honda* et leurs consœurs se sont engagées à n'introduire sur le marché américain que 1,68 millions de véhicules entre le 1er août 1981 et le 1er avril 1982. L'accord a été ensuite prolongé d'un an.

— Les constructeurs ont lancé de nouvelles voitures, plus petites et mieux conçues. Consommant moins d'essence, elles sont dotées de la traction avant, comme les « J-Cars » de General Motors ou les « K » de Chrysler.

— Le public a été noyé de messages publicitaires et s'est vu offrir des rabais considérables. Phénomène sans précédent, General Motors a même baissé les prix de la moitié de ses modèles 1983.

— Ces efforts financiers ont été facilités par d'importantes concessions salariales de la part du syndicat des travailleurs de l'automobile. *Celui-ci avait déjà fait un cadeau* substantiel à Chrysler en 1979, pour sauver cette entreprise de la faillite. Sollicité avec insistance par Ford et General Motors, il a fini par négocier ses contrats au printemps 1982, permettant à ces deux entreprises d'économiser 4 milliards de dollars, en échange d'une garantie de *l'emploi et d'un début* — très modeste — de cogestion.

Mais ces facteurs positifs se révèlent insuffisants. On constate, par exemple, que la « limitation volontaire » des voitures japonaises n'a pas eu l'effet escompté. S'ils se sont conformés à l'accord, les exportateurs *nippons n'en ont pas* moins profité de la conjoncture. Leur part de marché a augmenté (dans la mesure où le *marché* total *rétrécissait*), et ils ont pu grossir leur chiffre d'affaires aux États-Unis en y introduisant des voitures plus sophistiquées. Sans compter la hausse du dollar qui ne pouvait évidemment que les favoriser.

Les voitures américaines restent, en tout cas, plus chères que leurs concurrentes japonaises. Le prix moyen d'une Ford, d'une Buick ou d'une Chevrolet a augmenté de 47 % en trois ans. On estime que les constructeurs nippons bénéficient d'une marge de *1 000* dollars par véhicules, grâce à des coûts de production plus faibles.

Or les Américains regardent de plus en plus aux prix. Déjà, la crise pétrolière les avait amenés à privilégier les voitures les moins gourmandes (et les japonaises sont en tête de liste). Ces derniers temps, avec la récession, ils ont réduit leur train de vie. La proportion des fa*milles qui possèdent plus d'une au*tomobile est passée en deux ans de 80 % à 72 %. Des taux d'intérêt prohibitifs ont découragé beaucoup d'acheteurs potentiels.

Les constructeurs locaux ont fait beaucoup d'efforts pour améliorer la qualité de leurs produits. Des plans d'investissements très ambitieux sont en route. *Mais le sursaut* a été trop tardif pour pouvoir donner des fruits immédiats. La qualité des voitures étrangères n'a pas été encore égalée — du moins aux yeux du public, comme le montrent diverses enquêtes. Les « américaines » n'auraient qu'une seule supériorité sur leurs concurrentes : la *longévité.*

Pressions protectionnistes

A moyen terme, Detroit compte sur de meilleures automobiles, capables de séduire à la fois la clientèle locale et les marchés étrangers. Il mise aussi sur des coûts de production plus faibles, grâce à la collaboration des syndicats ou à la robotisation.

En attendant, l'espoir se porte sur la baisse des taux d'intérêt et la reprise économique annoncée. Logiquement, les ventes devraient remonter sinon à la fin de cette année, du moins en 1983. Cela n'empêche pas un débat épineux sur la concurrence japonaise et le protectionnisme.

Le syndicat des travailleurs de l'automobile voudrait que le Congrès oblige les constructeurs locaux à se fournir davantage en pièces américaines. Ceux qui fabriquent plus de 100 000 voitures par an devraient acheter aux Etats-Unis 25 % au moins de leur matériel. *Et, par ailleurs,* on *arriverait* à un minimum de 90 % pour une production supérieure à un demi-million d'unités. Les trois « grands » de l'industrie locale figu*rent évidemment dans* cette dernière catégorie.

La proposition de loi inquiète ceux qui refusent absolument une bataille douanière avec le Japon. Les cultivateurs, par exemple. Elle se heurte également aux concessionnaires, qui craignent des aug*mentations de prix. Autre argu*ment contre ce protectionnisme : il endormirait l'industrie locale et entretiendrait ses défauts.

Les directions de General Motors et de Ford ont évité de s'engager dans le débat. Il faut dire que leur perception du Japon diffère de celle des syndicalistes. Plutôt que de se battre contre l'industrie étrangère, ces sociétés cherchent maintenant à collaborer avec elle.

On a beaucoup parlé d'American Motors, dont Renault possède 46 %, et qui lance avec son associée française la fameuse « Alliance » sur le marché américain. On parle *moins de Ford ou de* Chrysler, *qui,* pour certains modèles, achètent des pièces essentielles à Toyo-Kogyo ou Mitsubishi. Quant à General Motors, il se tourne carrément vers des firmes japonaises (Susuki, Isuzu) pour qu'elles lui fabriquent de petites voitures. Le no 1 de l'automobile américaine est engagé dans des *négociations très sérieuses* avec Toyota, qui pourraient se conclure prochainement et conduire à la fabrication de 200 000 véhicules dans les usines General Motors de Fremont (Californie).

General Motors souligne le caractère provisoire de ces collabora*tions : elles devraient lui permettre* de gagner du temps, dans l'attente de ses produits nouveaux. Mais les syndicalistes sont doublement inquiets. Ils se demandent d'abord si de tels projets ne vont pas faire perdre des emplois aux Etats-Unis. Et, à plus long terme, s'ils ne préfigurent pas la disparition des construc*teurs nationaux au profit de multi*nationales « apatrides », énormes et incontrôlables.

ROBERT SOLÉ.

PAYS DU PACTE ANDIN : l'intégration remise en cause

Correspondance

Au cours de la dernière décade, l'industrie automobile dans les pays du Pacte andin a répondu avec dynamisme à la demande croissante d'une population de plus en plus urbaine. Les statistiques indiquent que le parc automobile est passé d'une voiture pour 32 habitants en 1971, à une pour 20 en 1979. Cette croissance est significative puisque les cinq membres de ce marché commun latino-américain — Vénézuela, Colombie, Equateur, Pérou et Bolivie — représentent une population de 80 millions d'habitants.

Ce marché est contrôlé à 80 % par le Vénézuela, suivi par la Colombie avec 20 %, le Pérou 8,5 %. L'Equateur et la Bolivie *se répartissent* le reste, soit 1,5 %.

Pendant une dizaine d'années, les « cinq » se sont évertués à développer une industrie locale qui aurait dû permettre la *« substitution des importations »*. Ils ont donc fait appel aux grands constructeurs pour installer sur place des usines de montage. Pour les petites et moyennes cylindrées, le Vénézuela a travaillé avec Volkswagen, Renault et Fiat. Le Pérou avec Volkswagen, Datsun et Toyota. La Co*lombie avec Renault et à moindre* titre avec Fiat. Les grandes firmes américaines, General Motors, Ford et Chrysler, se sont partagées l'assemblage des grosses cylindrées.

Mais depuis 1980, la récession des pays industrialisés s'est répercutée fortement sur les fragiles économies régionales.

La *plupart des gouvernements* ont essayé de juguler la crise en adoptant des mesures unilatérales et d'effet immédiat, reléguant au second plan le programme d'intégration. L'exemple du Pérou, qui est revenu à une politique d'exportation de matières premières et de libre commerce, est le plus frap*pant. Les barrières douanières ont* été abaissées. Les chaînes de montage semblent donc condamnées à disparaître.

Ce boom des importations au Pérou a modifié radicalement le parc automobile. Les grosses cylindrées nord-américaines, qui avaient été bannies pendant la décade d'austé*rité forcée, disputent aujourd'hui* le *marché à une multitude de marques.*

Le phénomène péruvien s'observe d'ailleurs chez ses quatre voisins. A l'échelle andine, 25 000 véhicules ont été importés en *1975* contre plus de 100 000 en 1980. Dans l'immédiat, les « cinq » ne semblent pas décidés à modifier *cette politique.*

Le Vénézuela a cherché cependant une formule de transition : les firmes automobiles ont été autorisées à importer 2 000 véhicules chacune, à condition d'en *assurer le* montage sur place, postérieurement.

Le programme d'intégration visant à organiser une industrie automobile autonome se trouve ainsi remis en cause. Ebauché en 1975, mais n'ayant pris corps que deux ans plus tard, il se proposait, d'une part, de rationaliser ce secteur afin de le rendre plus rentable, en réduisant le nombre de marques et de modèles élaborés dans la région, et de créer, d'autre part, des multinationales andines spécialisées dans la production de pièces de première monte, pièces détachées et de rechange, susceptibles d'être exportées à des tiers.

Les « cinq » ont donné plus de flexibilité à ce programme théorique après la visite qu'ils ont effectuée, l'année dernière, aux grandes firmes automobiles américaines, européennes et japonaises.

Ce plan d'intégration de l'industrie automobile est parfois jugé trop utopique. Les niveaux de développement respectifs des *« cinq » sont* tellement disparatres, et les difficultés de communications tellement grandes que songer à fabriquer des batteries à La Paz (Bolivie), des bielles à Lima (Pérou), des transmissions à Quito (Equateur), des embrayages à Bogota (Colombie), pour monter une voiture à Caracas *(Vénézuela)*, n'est *pas réaliste.*

Renault, qui s'est installé modestement en Colombie il y a plusieurs années, afin de desservir le marché local, va profiter d'un marché élargi, puisque la Colombie, qui monte 25 000 R 4, R 6, R 12, exportera l'année prochaine au Vénézuela 5 000 moteurs Renault.

NICOLE BONNET.



EN 1977, Saab introduit le concept TURBO sur une berline de tourisme. Depuis, Saab a construit 70 000 voitures équipées du moteur TURBO. Cette solution a été largement reprise par tous les constructeurs mondiaux. Aujourd'hui, Saab lance la deuxième génération en présentant le moteur TURBO A.P.C. (Automatic Performance Control).

L'A.P.C. est un système électronique, véritable mini-ordinateur qui permet, par le contrôle de plusieurs paramètres de fonctionnement, d'adapter automatiquement le moteur à l'utilisation d'essence de qualités différentes (92 à 98 octane).

L'application du système A.P.C. permet d'augmenter le taux de compression du moteur (8,5 à 1), taux incompatible avec un TURBO classique. Résultat : souplesse de fonctionnement accrue, meilleure reprise à bas régime et diminution de la consommation de 7 %*.

La 900 TURBO A.P.C. bénéficie des performances, des qualités de tenue de route, de robustesse et de sécurité qui identifient Saab à travers le monde.

La 900 TURBO A.P.C. existe en cinq versions : - 3 portes, 4 portes, 5 portes - Boîte mécanique. - 4 portes - Boîte automatique. Et 900 TURBO C.D.



SAAB

Salon de l'automobile - Hall C - Stand 81.

Modèle présenté : 3 portes - boîte mécanique - normes UTAC consommation : 90 km/h - 7,8 l, 120 km/h - 10,1 l, cycle urbain : 14,0 l, performance - vitesse maximum : 195 km/h, accélération : 0 à 100 km/h : 9".

*TURBO 5 vitesses, moyennes normes UTAC.

Saab France SA - 372, rue Salvador Allende - 92700 COLOMBES

CLR

JAPON : le temps de l'internationalisation

De notre correspondant

Tokyo. – Premières au monde par le nombre et pour le rapport qualité-prix, les « petites japonaises » mais aussi les grosses ne se portent tout compte fait pas si mal, surtout si l'on compare leurs performances à celles de leurs concurrentes occidentales et si l'on tient compte de la multiplication des obstacles opposés à leur progression planétaire. Les onze constructeurs automobiles japonais ont produit l'an dernier plus de 11 millions de véhicules (motos non comprises) et en ont exporté 6 millions tous azimuts, alors que, dans le même temps, leur pays en importait... 33 000 ! Une goutte de métal étranger contre un raz-de-marée nippon. Incidemment, la France détient au Japon le plus faible taux de pénétration et la lanterne rouge (1).

Il est vrai que le temps se la commisération hostile – made in Japan égal camelote – est bien révolu dans ce domaine comme dans d'autres. Des chevaux légers aux poids lourds, la production automobile nippone présente bien des avantages : qualité, diversité des modèles ; robustesse, sobriété innovation, technologie. Le tout en bon état de marche et bon marché conforte une compétitivité que la densité du sous-secteur industriel et celle du réseau commercial, la richesse des campagnes publicitaires, la faiblesse du yen et celle des syndicats japonais ne desservent certainement pas. Cela fait beaucoup, et peut-être déjà trop, car le mieux japonais est, dans bien des cas, devenu l'ennemi du bien commun, celui des industries automobiles occidentales surtout. Tout irait pour le mieux au pays des miracles économiques, si les choses n'allaient pas si mal chez ses partenaires, provoquant de leur part le recours à des mesures de protection – de discrimination, dit-on ici.

Le marché intérieur a ses limites. Pour éviter de se lancer dans une guerre économique ruineuse, on cherche ici et là à conforter ses positions par le biais de mariages d'argent et de raison : entreprises mixtes et prises de participation, c'est-à-dire internationalisation. « *Hors la multinationalisation point de salut* », résume M. Goto, directeur des relations publiques chez Nissan. Certains s'en accommodent, d'autres en profitent, tel ou tel y perdra sans doute sa dot et son indépendance. Toyota, après avoir longtemps hésité à altérer sa japonicité, est sur le point de convoler avec une « belle américaine », General Motors. En revanche, Nissan, qui ne l'avait pas attendu pour courir le monde, se fait prier pour régulariser des fiançailles britanniques annoncées avec éclat l'an dernier. Une union dont les produits étaient destinés à l'Europe.

200 milliards de francs d'exportations

Le comportement des deux grands constructeurs japonais illustre, face aux difficultés croissantes d'exportations de produits finis vers des marchés occidentaux en crise, une statégie qui vise à se faire accueillir en alliée ou en sauveur au cœur des bastions industrialisés déprimés plutôt qu'à intensifier les « tirs directs » ou les ricochets contre des murailles de plus en plus hautes. Mais ce redéploiement, que certains, comme Honda et Nissan, ont déjà bien amorcé, n'est pas nécessairement la panacée : face aux implantations des constructeurs japonais sur leur sol, les syndicats américains et européens grognent. Et les législateurs de ces pays font monter les enchères en préparant des textes qui visent à imposer des taux de plus en plus élevés de pièces mécaniques et de composants électroniques fabriqués sur place. Cela profiterait sans doute aux économies locales mais risquerait fort d'accroître les coûts de production et de réduire la compétitivité des Japonais. Ils hésitent donc, pesant le pour et le contre au cas par cas. Ils sont conscients d'être désormais, et sans doute pour longtemps, dans le collimateur de leurs partenaires, victimes en quelque sorte d'un excès de succès. Ils s'efforcent de négocier avec prudence un virage serré, après avoir roulé à plein régime droit devant eux pendant longtemps et suivant un code très particulier, dont la greffe sur un tissu économique étranger risque de susciter des phénomènes de rejet.

En 1981, après deux décennies d'une production et d'exportations surmultipliées concentrées sur les marchés occidentaux qui s'enfonçaient progressivement dans la crise, les constructeurs japonais ont dû, sous la contrainte, donner un coup de frein à une stratégie qui les conduisait, à terme, brillamment mais dangereusement, à la domination du marché automobile mondial. En effet, entre 1975 et 1980, l'industrie automobile nippone avait connu une poussée incomparable : 65 % d'augmentation de la production, 140 % d'accroissement des exportations, passées de 2,7 à 6 millions, alors que, dans le même temps, les ventes locales progressaient de 16 % seulement. C'est assez de dire le poids des exportations dans le succès des constructeurs japonais et celui de l'industrie automobile dans les succès industriels et commerciaux du Japon. Le chiffre d'affaires total à l'exportation des firmes nippones (pièces détachées comprises) est estimé à quelque 200 milliards de francs, soit environ 23 % du total des exportations japonaises. *En 1980, les ventes à l'étranger* progressaient encore de 30 %. Leur part du marché atteignait 25 % aux Etats-Unis, autant en Belgique et 30 % au Danemark, par exemple, réduisant d'autant celles de leurs concurrents. Sur sa lancée, le *Japon devenait cette année-là* le premier constructeur automobile mondial. Toyota passait à la deuxième position derrière General Motors, Nissan au troisième devant Ford. Progression d'autant plus irrésistible en dépit des polémiques commerciales et d'argent *plus* ou moins recevables dans le cadre du libre-échange si le coût de production moyen d'une automobile japonaise demeurait, en 1981, inférieur de quelque 10 000 francs à celui obtenu aux Etats-Unis et dans plusieurs pays d'Europe.

Consciente d'avoir pour elle le droit, la force et la qualité face à des concurrents en perte de vitesse, la puissante association des constructeurs automobiles japonais (JAMA) n'a accepté de lever le *pied que contrainte et forcée par les* mesures protectionnistes unilatérales des uns d'abord, par les pressions politiques des autres ensuite, et finalement par l'intervention du gouvernement japonais, soucieux d'éviter une guerre commerciale en bonne et due forme, tout particulièrement avec les Etats-Unis.

Une toile d'araignée planétaire

La fin d'une époque fut marquée, en mai 1981, à la veille de la visite du premier ministre japonais aux Etats-Unis, par un accord consacrant officiellement ce qu'il est convenu d'appeler une politique d'autolimitation volontaire des exportations en direction du marché automobile américain. Afin de permettre aux constructeurs américains de souffler et de mettre en œuvre un plan de restructuration, Tokyo acceptait alors de limiter, entre 1981 et 1983, ses exportations à 1 680 000 véhicules contre 1 800 000 en 1980. L'Europe, craignant de voir le trop-plein se déverser sur elle, d'autres limitations volontaires et officieuses furent également consenties, bon gré mal gré, à la Belgique, à la R.F.A., aux Pays-Bas et aussi au Canada. Elles vinrent s'ajouter aux mesures que la France, la Grande-Bretagne et l'Italie avaient déjà prises unilatéralement pour protéger leurs industries et leurs marchés. Londres fixe la part des Japonais à 11 % de ses immatriculations (soit 182 000 en 1981) et Paris à 3 % (54 000). Rome a accepté, l'an dernier, moins de 2 000 véhicules fabriqués au Japon. On imagine ce qui se passerait si ces barrières étaient levées, comme le réclament les Japonais au nom du libre-échange le plus libéré. Bref, d'une façon ou d'une autre, les Japonais se sont trouvés sérieusement limités dans leur stratégie d'exportations directes.

C'est une véritable toile d'araignée planétaire qu'ont tendue les Japonais. Qu'on en juge : Amérique du Nord, 2,5 millions de véhicules, dont 2,3 millions pour les Etats-Unis ; Asie et Proche-Orient – où le Japon fait pratiquement cavalier seul – plus de 1 million (dont le quart en Arabie Saoudite) ; Afrique, 472 000 (150 000 au Nigéria et 120 000 en Afrique du Sud) ; Amérique latine 400 000 (plus de 110 000 au Chili) ; Océanie 400 000 (267 000 en Australie et 100 000 en Nouvelle-Zélande). Pour sa part, l'Europe avait absorbé, l'an dernier, 1,2 million de véhicules japonais, dont 651 000 pour la seule C.E.E. : R.F.A., 274 000 ; Grande-Bretagne, 182 000 ; Hollande, 116 000 ; Belgique, 112 000 ; France, 54 000 ; Grèce, 50 000 ; Irlande, 38 000 ; Danemark, 24 000 et Italie, 1584. D'autre part, pour contourner les barrières, les Japonais exportent de plus en plus de « kits » (véhicules dont le degré d'assemblage ne dépasse pas 60 %), qui n'entrent pas dans les statistiques citées ci-dessus. L'an dernier, 550 000 véhicules « kits » ont été exportés, dont 133 000 en Australie et 128 000 à Taiwan, 116 000 en Afrique du Sud, 80 000 au Mexique, 31 000 en Grande-Bretagne et 6 000 en Italie.

En 1981, on l'a vu, les records de production et d'exportations furent malgré tout battus (*le Monde* du 23 février 1982). Mais si les résultats restaient exceptionnels en valeur absolue, la tendance approchait déjà le point d'inversion. Les exportations, qui avaient encore crû de 30 % en 1980, n'enregistraient en 1981 qu'une augmentation de 1,4 % – grâce aux mini – par rapport à 1980. Les ventes chutaient de 4,3 % aux États-Unis, de 6,8 % dans les pays de la C.E.E. et d'environ 10 % au Proche-Orient. Cependant, elles s'accroissaient très fortement en Afrique – sur les marchés longtemps privilégiés de la France et de la Grande-Bretagne – et sensiblement *en Asie, en Amérique* latine, en Océanie.

La baisse de volume des ventes était toutefois quelque peu compensée, notamment chez Toyota et chez Nissan, qui ont enregistré l'an dernier de substantiels bénéfices par une augmentation du prix unitaire des véhicules et par l'exportation accrue de modèles de haut de gamme (2). Malgré les obstacles, les prévisions des constructeurs japonais pour l'année 1982 furent initialement optimistes. Ils envisageaient, en effet, un accroissement de la production de 4,6 %, soit 11,7 millions de véhicules, et une légère progression des exportations : 1 %. La sensible reprise enregistrée au cours de l'été sur le marché intérieur (+ 8 % par rapport au *premier semestre 1981) ne suffira* cependant pas, selon toute probabilité, pour atteindre cet objectif. La production était en baisse de 6 % en juillet pour le quatrième mois consécutif, les exportations également. Dans ces conditions, et compte tenu d'une conjoncture internationale qui reste sombre, la restructuration et l'internationalisation deviennent, parallèlement à la lutte sur le marché intérieur, de plus en plus impératives. Elles sont désormais pour les Japonais comme pour leurs concurrents les composantes essentielles d'une stratégie mondiale qui compte par ailleurs bien d'autres atouts.

Que le géant japonais Toyota se soit finalement résolu à négocier un accord avec le géant américain General Motors, après avoir longtemps résisté à la tentation de l'internationalisation, en dit long sur l'accélération de cette stratégie mondiale, ainsi que sur les tendances hégémonistes et monopolistiques qu'elles pourraient engendrer à terme. Toyota et General Motors envisagent, dans un premier temps, de produire conjointement aux États-Unis, dans une usine désaffectée du constructeur américain – ce qui limiterait les frais d'investissement pour le numéro un japonais, – de 200 000 à 300 000 Corolla destinées à remplacer les Chevrolet Chevette. Toyota fournirait initialement les moteurs et la technologie.

Cette association, qui reste à confirmer, illustre la volonté des Japonais de conserver, d'une façon ou d'une autre, et même d'augmenter, leur part du marché automobile mondial en se préparant à la grande bataille de l'industrie automobile que l'on annonce ici pour la deuxième moitié de la décennie. *Toyota ne cache pas son ambition* de devenir le numéro un mondial avec au moins 10 % du marché.

Demain la « voiture pensante »

Nissan (Datsun), le numéro deux japonais est aujourd'hui le plus avancé avec Honda dans la politique d'internationalisation, politique qui, pour les Japonais, n'implique évidemment pas une substitution aux exportations directes. Celles-ci seront maintenues au niveau le plus élevé possible, compte tenu de la conjoncture. Tokyo garde donc deux fers au feu. Outre son réseau commercial, qui couvre plus d'une centaine de pays, le numéro deux nippon possède des filiales telles que Nissan Mexicana et Nissan Motors (Australie) et vingt-cinq usines de montage et de fabrication dans une vingtaine de pays. D'autres projets prennent corps : construction d'une usine de camionnettes à Nashville (Tennessee), accord avec Volkswagen pour la production et la commercialisation de modèles allemands dans les usines japonaises de Nissan, accord de production avec Alfa Romeo pour une usine à Naples (1983) et avec Motors Iberica (Espagne), où Nissan vient d'augmenter sa participation à 55 %. Par contre, le projet d'une usine de 600 millions de dollars en Grande-Bretagne pour la production annuelle de 200 000 voitures destinées à la C.E.E. est gelé depuis le début de l'été « *compte tenu de la dépression du marché européen* », dit-on chez Nissan. D'autre part, le numéro deux japonais a perdu dans la compétition avec Toyota pour la création à Taiwan d'une usine qui devrait bientôt produire 200 000 automobiles par an, dont la moitié destinées à l'exportation. Enfin, Nissan, comme d'autres constructeurs japonais, négocie en Inde, en Afrique et en Amérique latine pour participer à la production d'automobiles et de camions sur des marchés aux potentiels *énormes*.

Honda, qui a produit plus de 1 million de véhicules en 1981, dont 711 000 pour l'exportation, et 3,5 millions de motos, dont 2,3 millions s'exportaient, construit dans l'Ohio une usine d'une capacité de 12 000 véhicules par mois. La firme, on le sait, construit avec British Leyland une Triumph Acclaim destinée au marché européen. Elle vient de signer un accord avec Peugeot Cycles pour la production commune (en Belgique) de vélomoteurs et de motos légères. Elle a signé un accord d'assistance technique avec la société d'État chinoise Jialing pour la production de motos.

Toyo Kogyo (Mazda), pour sa part, est associé à Ford, et Suzuki Motors, le spécialiste de la mini, à General Motors. Ce dernier négocie avec Land Rover Santana (Espagne) pour une production commune. Mitsubishi Motors investit en Corée du Sud et au Nigéria. Le gouvernement de Lagos a autorisé quatre constructeurs japonais (Nissan, Toyo Kogyo, Mitsubishi et Isuzu) à produire des camions sur place. Daihatsu fournit des milliers de moteurs à Innocenti en Italie.... La liste n'est pas exhaustive. Elle n'en est pas moins fort indicative du dynamisme dont font preuve les Japonais pour renforcer leurs positions un peu partout.

A l'appui de cette stratégie pour maintenir leur compétitivité et préparer les mutations, les constructeurs japonais font un effort important d'investissements, de recherches technologiques et de réduction des coûts de production. Outre l'innovation permanente et l'introduction accélérée de la robotique dans leurs usines, ils sont avantagés par la discipline syndicale et par l'élasticité d'un sous-secteur de petites et moyennes industries très denses et très compétitives sur le plan de la qualité, des salaires et de la durée du travail. Pour mettre au point la voiture de demain, voiture « pensante » à laquelle il ne manquera même pas la parole (3), des crédits importants sont alloués pour généraliser les multiples applications de l'électronique. Et l'on sait que, là encore, les Japonais ne sont pas en retard.

Grâce aux mini-ordinateurs qui commanderont demain les radars et les sonars, qui sélectionneront les itinéraires, qui prévoiront et contrôleront les obstacles et les dérapages, on prépare ici une véritable révolution dans la relation entre l'automobile, l'automobiliste et la route. Tous ces éléments : financiers, technologiques, syndicaux et commerciaux se combinent très pragmatiquement sur une toile de fond économique plutôt avantageuse pour donner aux constructeurs japonais des atouts incomparables face à leurs concurrents en crise.

Sans préjuger de l'avenir, que peuvent faire ceux-ci, en effet, sinon hausser les barrières, réduire *les salaires ou passer des accords* de coopération face à des concurrents capables de déployer à travers le monde des réseaux de production et de commercialisation tentaculaires et qui sont en mesure, comme Honda avec sa toute nouvelle City, *de fournir, clé en main, une mini* dernier cri, vendue sur place pour moins de 20 000 francs ?

R.-P. PARINGAUX.

(1) La France a vendu moins de 1 000 voitures au Japon en 1981. La R.F.A. en a vendu 24 000.

(2) Toyota a fait en 1981 un bénéfice net de quelque 500 millions de dollars, Nissan environ la moitié.

(3) Peugeot et Renault exposent pour leur part au Salon leurs prototypes dans ce domaine.

ASIE DU SUD-EST : en attendant la voiture aux couleurs de l'ASEAN

De notre correspondant

Bangkok. – Un jour une voiture aux couleurs de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) ? L'idée fit surface en mars 1980, lors d'une réunion des ministres de l'économie des Philippines, de l'Indonésie, de Singapour, de Malaisie et de Thaïlande. A l'automne suivant, ces mêmes ministres poussèrent plus avant leur projet et décidèrent de se diviser le travail. Le 18 juin 1981, un accord de base fut signé dans le secteur de l'automobile, qui répartissait entre les pays membres la fabrication des composants, la production des éléments les plus élaborés, comme les pompes à injections, étant confiée à Singapour.

Pour séduisant qu'il soit (l'ASEAN représente un marché de plus de 250 millions d'habitants), ce projet a bien du mal à se concrétiser. Les responsables de l'ASEAN s'étaient-ils montrés trop ambitieux, soucieux qu'ils étaient de hâter le processus d'intégration industrielle, *de faire jouer à plein* les complémentarités existant entre pays voisins ?

La tâche serait-elle plus aisée à deux plutôt qu'à cinq ? Toujours est-il que l'Indonésie et la Malaisie décidèrent, l'an dernier, de lancer leur propre étude de faisabilité autour d'une voiture dont ils fabriqueraient certaines pièces détachées, et qui serait assemblée sur les lieux de « consommation », les moteurs étant importés d'un pays tiers. En attendant que la voiture-porte-fanion de l'ASEAN sorte des cartons, c'est le Japon qui tient le haut du pavé en Asie du Sud-Est, son marché naturel en ce domaine comme en beaucoup d'autres. En Thaïlande, par exemple, la moitié des véhicules légers vendus l'an dernier l'ont été sous estampille nippone : sur un total de 20 224 unités, on comptait 6 550 Toyota et 3 536 Datsun. Même en Birmanie, encore peu perméable aux *influences étrangères*, le Japon a réussi une percée spectaculaire.

Faut-il ne voir dans ces succès que les effets d'une certaine agressivité commerciale, voire d'un *certain impérialisme économique* ? Ce serait aller un peu vite en besogne. Cet engouement des consommateurs de l'Asie du Sud-Est pour les voitures japonaises est d'abord lié à leur préférence pour des véhicules de petite cylindrée, économes en carburant. Il tient aussi à l'excellence du service après-vente, même loin des capitales. Reste le prix. Pour tous modèles apparemment comparables, les automobiles nippones sont nettement moins chères que leurs concurrentes étrangères, américaines et européennes.

Sans être négligeable, la part du marché que contrôlent les marques françaises reste cependant modeste. L'an dernier, en Thaïlande, l'ensemble de ces ventes (1 388 unités, dont 1 004 Peugeot) a représenté 6,76 % des immatriculations totales. Le groupe Peugeot-Citroën assemble sur place, en Thaïlande, en Malaisie et en Indonésie, plusieurs de ses modèles, notamment la 505 (prix clés en main à Bangkok : 479 000 baths, soit 150 000 francs), la GS et la CX.

Assemblages

La politique que les pays de l'Asie du Sud-Est ont *jusqu'alors* suivie, à l'exception de la ville-Etat de Singapour, consiste, en effet, à tout miser sur l'assemblage des voitures étrangères sur place. La Thaïlande possède ainsi vingt et une usines de montage qui, l'an dernier, ont sorti 87 159 véhicules divers et qui emploient environ cent trente-cinq mille personnes. La création de l'industrie automobile indonésienne remonte à 1969 : ses unités d'assemblage, une vingtaine au total, produisent aussi des pièces de moteurs.

Pour protéger cette jeune industrie, les gouvernements des Etats de l'Asie du Sud-Est ont réglementé l'importation des automobiles complètement assemblées. En Indonésie, *depuis janvier 1974, il s'agit* d'une interdiction pure et simple, les autorités de ce pays jugeant que les entreprises locales sont aptes à satisfaire la demande intérieure. En Thaïlande, un accord de principe, signé en juillet dernier, prévoit que les voitures importées ne doivent pas être d'un modèle déjà monté sur place. Elles sont, en outre, frappées d'une taxe de 150 % alors que les voitures non assemblées supportent une taxe de 80 %. En Malaisie, l'introduction de véhicules étrangers est liée à l'obtention d'une licence. Seul Singapour demeure exposé à tous les vents de la concurrence.

Cette politique protectionniste a abouti, dans plusieurs pays, à un émiettement de l'industrie locale et, compte tenu de la dimension réduite de certains marchés nationaux, un coût de production inférieur au seuil de rentabilité. Au bout du compte, des prix de vente non compétitifs par rapport à la concurrence internationale, ce qui a conduit les gouvernements des Etats de l'Asie du Sud-Est à imposer une surtaxation des véhicules entièrement montés et importés. Ainsi, en 1980, 94 % des voitures vendues en Thaïlande avaient été assemblées sur place.

Tout récemment, la Banque mondiale a invité les autorités de Bangkok à lever les restrictions sur les véhicules déjà montés. Elle leur a fait valoir que ces mesures protec*tionnistes condamnaient la population* à acheter des automobiles à des prix très élevés, sans aucun bénéfice pour la nation. Des experts ont, en effet, calculé qu'en moyenne la Thaïlande perdait environ 2 milliards de baths (625 millions de *francs*) par an. *Cette somme, lors* du dernier exercice fiscal, aurait permis de financer un tiers des dépenses de santé publique...

Déjà en août 1978, le gouvernement thaïlandais avait interdit l'installation de nouvelles chaînes de montage, chaque constructeur devant, en outre, limiter sa gamme. En juillet dernier, il autorisait sous conditions l'importation de voitures entièrement montées, précisant que la part des pièces locales dans les véhicules assemblés sur place devrait passer, d'ici à un an, à 45 % maximum et non pas à 50 % comme cela avait été prévu.

Ces mesures suffiront-elles à assainir la situation, à sortir de ce qu'un certain nombre d'observateurs *n'hésitent pas à qualifier de* « fiasco » ? « *Même si le coût de la main-d'œuvre, celui du capital et celui du management étaient nuls*, affirment-ils, *il ne serait pas rentable de fabriquer des véhicules automobiles sur place.* » A leur avis, une voiture *made in Japan* restera toujours meilleur marché.

JACQUES DE BARRIN.

PAYS DU GOLFE : la percée des « voitures-Kleenex »

Correspondance

Les micro-Etats pétroliers du Golfe ont beau compter la plus forte concentration au monde de Rolls Royce par habitant, il n'empêche que c'est l'automobile japonaise qui triomphe de Bassorah au détroit d'Ormuz.

Même les grosses Américaines, naguère si populaires en Arabie Saoudite et dans les Émirats du Golfe, semblent marquer le pas. *Pourtant, leur forte consommation* d'essence n'est pas vraiment un handicap dans cette région du monde. Mais ceux qui en ont les moyens se tournent de plus en plus vers la Mercedes, symbole reconnu de la réussite dans le monde entier.

Dès qu'on délaisse les voitures de prestige, cependant, pas de doute, la petite japonaise est reine. Bon marché, efficacement climatisée, elle est remarquablement bien adaptée au marché. Les pièces détachées ne sont pas chères et toujours disponibles. C'est vrai, sa durée de *vie est ici limitée. Dans une* région où tout rouille très vite et où l'argent ne manque pas, cela devient précisément... une qualité. Un certain snobisme aidant, cette « voiture-*Kleenex* », dont on se sépare après un ou deux ans de bons et loyaux services est vite remplacée par le dernier modèle mis en vente par Toyota ou Mitsubishi.

Humidité, salinité et vents de sable se conjugent pour faire en sorte que la durée de vie moyenne d'une voiture, sur les rivages du Golfe, ne dépasse guère quatre ans. D'où une heureuse conséquence pour les exportateurs : le marché n'est toujours pas saturé dans ces pays en dépit de leur faible population.

En 1980, Toyota exportait 280 000 automobiles vers le royaume saoudien. On comprend aisément pourquoi la firme japonaise a finalement préféré renoncer à son association avec Ford devant la menace d'un boycottage. A Bahrein, début 1982, 97 % des véhicules importés étaient des modèles nippons.

Et les voitures françaises ? Bien sûr, il y a le boycottage arabe qui frappe Renault. Mais avant même que cette mesure ne soit prise, le 17 décembre 1981, la Régie ne pouvait guère se targuer de résultats brillants dans le Golfe. Pour une large part, cela est dû à la faiblesse de ses concessionnaires et, partant, à la déficience de son service après-vente. Cependant, Renault Véhicules Industriels avait connu des résultats prometteurs : 550 véhicules vendus en 1981 en Arabie Saoudite *et dans le Golfe. Le marché du* Koweït, notamment, était porteur en raison de l'intense développement du trafic routier avec l'Irak après l'éclatement du conflit irako-iranien.

Même observations pour Peugeot qui a bien vendu ses 504, mais dont la 604 a connu un véritable échec : aussi chère qu'une Mercedes, elle n'en avait ni le prestige ni la résistance. Passe un premier engouement, elle n'a rapidement plus trouvé d'acquéreur. Peugeot aussi a été victime de la qualité de ses agents. C'est ainsi qu'à Bahrein, son représentant est concessionnaire de 400 marques différentes, dont au moins deux marques concurrentes, Subaru et Suzuki. Il est clair que la promotion des ventes de la firme *française* n'est pour lui qu'un objectif parmi d'autres.

A noter enfin l'excellente percée de la firme suédoise Saab qui commercialise des modèles de milieu de gamme particulièrement populaires parmi les nombreux cadres européens expatriés dans le Golfe.

OLIVIER DA LAGE.

Le Monde

publiera dans ses prochains numéros une série d'articles consacrés aux marchés automobiles du tiers-monde.

DU COTÉ DU POIDS LOURD

VÉHICULES UTILITAIRES : une série d'exercices difficiles

POUR les constructeurs européens de véhicules utilitaires, 1981 avait été une année médiocre. Pour 1982, les résultats — du moins d'après ceux relevés au cours du premier semestre — n'incitent guère ces industries à un regain d'optimisme. Ils sont finalement le reflet de la tenue d'ensemble de l'économie... Quelle que soit la direction où se portent leurs regards, les professionnels, telle sœur Anne, ne voient rien venir...

Pour garder leur part de marché et pour maintenir autant que faire se peut la production de leurs usines, des constructeurs ont pratiqué d'importants rabais sur certaines de leurs ventes, désorganisant ainsi gravement la demande. Certains d'entre eux se sont aussi financièrement appauvris. L'avenir dira de quelle faiblesse sera payée cette guerre sauvage sur les prix, une guerre à laquelle tous, aujourd'hui, n'ont pas encore renoncé.

En France, Renault-Véhicules industriels (R.-V.I.), le seul constructeur national — mis à part Unic-Iveco, filiale du groupe italien Fiat — pare au mieux la crise. Il résiste bien sur les marchés extérieurs, gagnant du terrain ici, en cédant là. Sa situation financière n'est cependant pas clarifiée.

Tous véhicules utilitaires confondus (1), la situation se présente ainsi pour les principaux pays européens constructeurs de camions.

● *En Allemagne fédérale,* pour les douze derniers mois arrêtés à la fin de juin dernier, la production a diminué de 7,9 %, les immatriculations de 6,9 %. Les exportations, en revanche, ont progressé de 5,8 %, ce qui illustre fort bien la force de l'industrie allemande.

● *En Grande-Bretagne,* pour la même période, la production a baissé de 7,30 %, les immatriculations de 2 % et les exportations de 11 %. Toutefois, depuis le début de cette année, la production et les immatriculations sont mieux orientées.

● *En Italie,* pour la période juin 1981 — mai 1982, la production a baissé de 2 %, mais les immatriculations et les exportations ont, elles, progressé respectivement de 10,8 et 4,7 %.

Une explication de cette « singularité » italienne : le rétablissement à la fin de 1980 du climat social chez Fiat — on a parlé à ce propos de « miracle » (*le Monde* du 18 décembre 1981). Tous les pays ou presque sont frappés. Ainsi — autres exemples, — l'an dernier, les immatriculations de véhicules utilitaires ont diminué de près de 6 % en Suède et de 11 % aux Pays-Bas.

Des marchés résistent mieux aux assauts de la crise, tels, depuis le début de cette année, ceux de Belgique et d'Espagne, sans qu'on puisse expliquer cette « anomalie ». Faut-il y voir l'annonce d'un renouveau durable — ce qui semble peu plausible — ou les conséquences d'un rattrapage conjoncturel du marché ?

Quelle est en France la situation du véhicule utilitaire de plus de 5 tonnes ?

La conjoncture est, ici, plus préoccupante que dans les pays voisins : le marché intérieur se traîne depuis 1975. La demande, qui était restée étale entre 1977 et 1980 (environ 41 500 véhicules immatriculés chaque année), a diminué de 7 % en 1981 (38 800). Elle est au même niveau qu'en 1966 (l'exercice de 1975 : 33 000 camions immatriculés, avant le plus mauvais : le premier choc pétrolier était tout proche...).

En France, une demande déroutante

Depuis le début de cette année, l'évolution du marché en France est déroutante. Au cours des cinq premiers mois les immatriculations avaient diminué de 7 % par rapport à la même période de 1981. En juin et juillet, les livraisons ont été beaucoup plus nombreuses, puisque, au total, les immatriculations pour les sept premiers mois ne sont plus en baisse que de 0,20 %.

Quelles raisons avancer pour expliquer cette instabilité ? Il s'écoule généralement trois mois entre la vente proprement dite d'un camion et sa livraison au client, et donc l'immatriculation, le temps d'équiper la cabine, notamment selon les désirs de l'acheteur. Il semble donc que cette reprise, inattendue, a été le reflet d'achats anticipés de véhicules étrangers, plus particulièrement dans l'attente d'une dévaluation de la monnaie française (qui a été finalement annoncée le 11 juin). Elle doit être aussi liée à la « guerre des prix ».

Depuis le début de l'été, la tendance paraît figée... Il est traditionnel, lors d'une année — c'est le cas de 1982 — où se tient un salon du véhicule utilitaire, que les acheteurs potentiels retardent leurs achats pour *« aller voir »* sur les stands. Ensuite, la décision de bloquer les prix a perturbé les transporteurs, d'autant plus que — s'exagèrent-ils la portée de ses déclarations ? — leur ministre de tutelle, M. Charles Fiterman, n'a pas celé son intention de favoriser à l'avenir le chemin de fer. Plus généralement, au reste, la profession a mal accueilli l'an dernier le changement politique.

Toutefois, les camionneurs ne sont pas les seuls acheteurs de « poids lourds ». Ils ne forment que la moitié des clients potentiels, l'autre partie étant les « privés », c'est-à-dire les groupes industriels qui transportent eux-mêmes leurs propres matières premières ou leurs marchandises. Et l'on revient donc au point de de départ : les investissements. Un redémarrage franc de ceux-ci peut, seul, redonner du nerf à la demande nationale de *« poids lourds »*. Ce qui suppose une économie plus saine et plus confiante.

Cependant, le marché en France pourrait se réveiller quelque peu pour une autre raison, espèrent certains. Le parc français des véhicules utilitaires est trop vieux pour que les utilisateurs puissent durant longtemps remettre et remettre encore des achats de remplacement. Les contraintes techniques de la sécurité devraient y obliger ; celles aussi relatives à la consommation d'énergie : aujourd'hui, les constructeurs présentent des modèles de « bahuts », infiniment moins gourmands en carburant : c'est au reste l'une des curiosités du Salon.

Un vieux parc

Un vieux parc, disons-nous. 13,8 % de celui-ci (« poids lourds » de plus de 5 tonnes) ont plus de dix ans d'âge, comme 13,4 % des tracteurs detous tonnages et aussi 28,3 % des autocars et autobus.

Bien sur, cet espoir d'une reprise des ventes grâce au renouvellement partiel du parc cesserait d'être aléatoire si l'on alléguait les charges qui pèsent sur le transport routier ou si on limitait — certains en rèvent — les renchérissements répétés du prix des carburants.

Dans une demande déprimée, des constructeurs et des importateurs de « poids lourds » ont cherché a conserver leur part de marché ; il fallait vendre à tout prix ; à n'importe quel prix plutôt. Pour les concessionnaires — ils sont environ six cents en France qui assurent les deux tiers des ventes de véhicules utilitaires, — le marché est « pourri » ; certains parlant même de « cannibalisme »... pour illustrer l'empoignade de la concurrence. Selon ces concessionnaires, les constructeurs ont accordé — au cours des premiers mois de cette année — des rabais énormes afin de décrocher des ventes. Une réduction sur le coût d'un 38 tonnes pouvait aller jusqu'à 40 % du prix de vente (au lieu du rabais classique de 18 %) ? A ce compte-là, les constructeurs ont perdu de l'argent. Tant pis ! Ils préfèrent cette sorte de braderie plutôt que de verser des indemnités de chômage. A présent, il semble bien qu'on en soit revenu a un comportement plus civil ; il tend en tout cas à le devenir.

Le visage résolu de Renault-Véhicules industriels

Dans un tel décor, comment a évolué la situation de Renault-Véhicules industriels (R.V.I), le seul constructeur national de « poids lourds » si l'on met à part Unic (filiale du groupe italien Iveco), dont une grande partie des fabrications faites en France jusqu'en 1980 a été « rapatriée » depuis lors en Italie.

La production de R.V.I. avait été de 38 000 véhicules l'an dernier. Elle devrait être cette année inférieure de 3 % environ. La filiale de la Régie a mieux résisté qu'on pouvait le craindre, grâce à des ventes à l'étranger. Elle prévoit d'expédier aux Etats-Unis, comme l'an dernier, 3 800 véhicules, par le biais de son associé Mack. Elle doit envoyer en Algérie une partie de la commande de 4 800 camions récemment passée par ce pays. Elle a progressé encore en Grande-Bretagne et en Belgique, où ce n'était pas facile.

En revanche, le boycottage de certains pays arabes devrait lui faire perdre environ 1 800 véhicules (en Irak, en Arabie Saoudite et en Libye). Motif de cet ostracisme : les échanges commerciaux entre Israël et American Motors, le constructeur américain dont la régie Renault est le principal actionnaire.

Au total, c'est 46 % de sa production que la firme nationale aura envoyé au-delà des frontières cette année ; un même pourcentage qu'en 1981 (en 1978, il était de 38 %).

ALPHONSE THÉLIER.

(Lire la suite page 31.)

(1) Les plus récentes statistiques ne font pas la part entre les véhicules de 3,5 tonnes à 5 tonnes de charge utile (petits utilitaires) et ceux de plus de 5 tonnes qu'il est convenu de considérer comme véhicules utilitaires proprement dits. De surcroît, pour certains pays, cette « frontière » n'est pas à 5 tonnes, mais, par exemple, en Grande-Bretagne, à 7 tonnes et à 6 tonnes en Allemagne fédérale.

Conquérir et non reconquérir un marché

L'industrie française du véhicule utilitaire à fort à faire pour étendre son influence à l'intérieur même du pays. Il ne s'agit pas pour elle de « reconquête » du marché intérieur, mais plus simplement de conquête.

En s'appuyant sur une demande nationale fidèle, Renault Véhicules industriels (R.V.I.) pourrait s'assurer des profits « confortables » et dont elle a bien besoin. Obligée de se battre sur son propre territoire, la filiale de la régie Renault doit en effet y consentir des prix établis au plus juste, afin d'y gagner une influence quand ce n'est pas pour résister à la concurrence extérieure.

Tout autre est la situation des constructeurs de « poids lourds » (véhicules de plus de 5 tonnes de charge utile) chez eux. Voici en regard la situation en Allemagne fédérale, en Italie et en France :

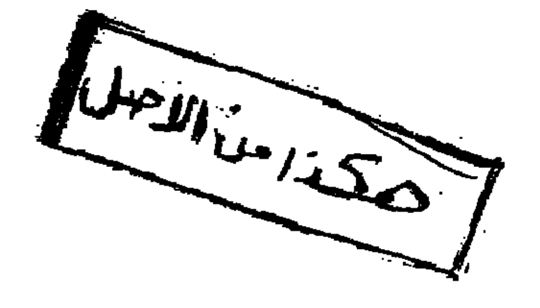
● *En Allemagne fédérale.* Mercedes (Daimler Benz et Man) assurent 74 % des immatriculations de camions. Magirus — autre constructeur allemand, qui est passé récemment sous le contrôle du groupe italien IVECO (Fiat) — en assure pour sa part 11,5 %. Les marques étrangères couvrent seulement un peu plus de 14 % du marché allemand.

● *En Italie,* près de 72 % des camions immatriculés en 1981 portaient la marque IVECO (Unic-IVECO).

● *En France,* près de 43 % des camions qui ont été immatriculés en 1981 étaient de la marque R.V.I.

Puis venaient Mercedes : 19 % ; Unic-IVECO : 15 % (1) ; VOLVO : 8,8 % ; DAF : 4,25 % ; SCANIA : 3,9 % ; FORD : 2,2 %. (Divers : 4 %).

(1) Une partie des camions Unic-IVECO vendus en France est aussi fabriquée sur le territoire national.



OPEL LANCE LA CORSA A PARIS
Un événement à double titre

Pour la première fois, une marque allemande choisit de lancer un nouveau modèle en France. Un événement qui s'explique par le fait que 33 % du marché de l'Hexagone est occupé par les petites voitures. La Corsa en fait partie, et Opel ne pouvait pas risquer de lui faire manquer un si bon départ, le Salon de Paris.

La septième note de la gamme

De la sympathique Kadett aux prestigieuses Senator et Monza, sans oublier les fougueuses Ascona et Manta, ainsi que les Reckord, Opel couvrait toutes les cylindrées, de 1200 cm³ à 3 litres et tous les échelons de vignettes, de 6 à 16 CV : une gamme bien conçue, complétée et renouvelée au fil des ans avec, notamment, l'adjonction de la traction avant sur tous les modèles des gammes petite et moyenne, exceptée la Manta, à vocation sportive, qui persiste dans la propulsion arrière, souvent fructueuse en compétition.

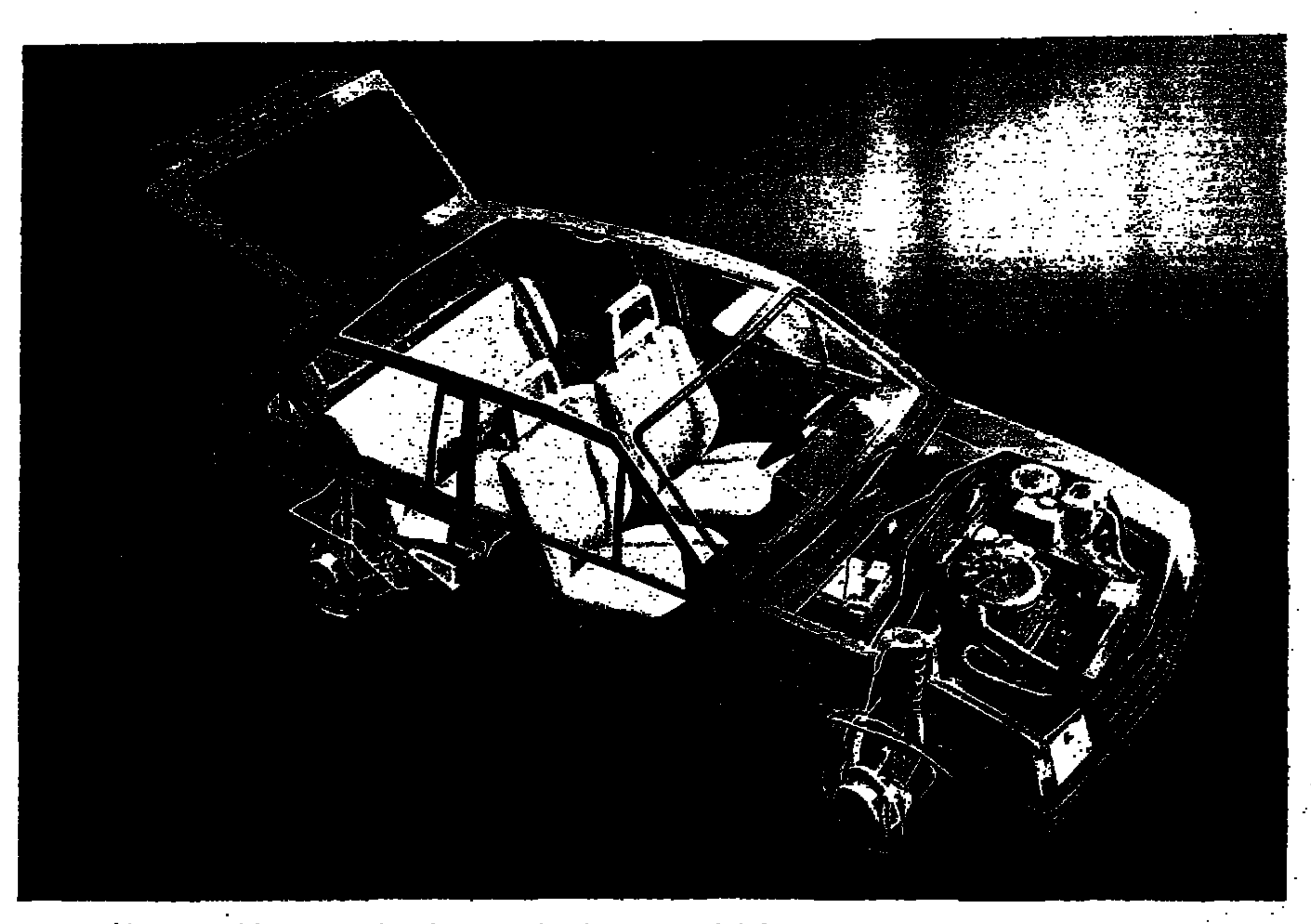
Pour couvrir tout le marché européen, il manquait cependant un maillon à cette chaîne. C'est pourquoi Opel, sous l'égide de General Motors, décidait dès 1979 d'investir près de 2 milliards de dollars dans la création d'un modèle de gabarit réduit (moins de 3,70 m) afin de prendre place sur un marché qui s'annonçait déjà très porteur. C'était voir juste lorsque l'on sait que les petites voitures représentent aujourd'hui 25,3 % de la commercialisation en Europe et 33 % pour la France, en quatrième position après le Portugal, l'Italie et l'Espagne. Avec de tels moyens, Opel pouvait mettre les bouchées doubles. Ce fut le cas avec la réalisation de quatre usines ultramodernes bénéficiant des derniers perfectionnements technologiques, et, notamment l'introduction de la robotique à de multiples stades de la production. Mais, avant d'en arriver là, le plus important était de définir la ligne de ce nouveau modèle — une petite voiture à vocation familiale — et de le baptiser. C'est en Allemagne, chez Adam Opel A. G., que le bureau d'études et de style exerce ses talents. Les premiers croquis présentaient deux propositions : une même voiture munie soit d'un hayon, soit d'un coffre, avec, bien entendu, un air de famille Opel identifiant d'emblée la marque. L'une et l'autre avaient leurs acheteurs potentiels, leurs raisons d'exister. Pourquoi choisir ? Après tout, les deux lignes de carrosserie Ascona ont chacune leurs adeptes... La Corsa deux ou trois volumes aura les siens.

Le problème du nom se pose d'année en année avec plus d'acuité aux constructeurs. Chacun dépose ses projets, même s'ils ne sont pas utilisés, à seule fin de ne pas voir un jour une marque concurrente s'approprier un patronyme issu de son propre bureau d'études. Il faut donc trouver un nom qui ne souffre pas d'antériorité, qui sonne bien dans toutes les langues et qui soit pourvu d'une charge affective positive. « Corsa » répondait à tous ces critères. Ligne et nom, les deux pièces principales du puzzle étaient assemblées...

Une philosophie appliquée

Si d'un mot, l'on devait définir l'ensemble de la gamme Opel, ce serait « sérieux ». Quel que soit le modèle, rien n'est laissé au hasard et le souci primordial de ce constructeur a toujours été, reste et restera la qualité. D'une façon permanente, ses techniciens s'efforcent d'améliorer et de perfectionner les divers éléments des véhicules existants. Et comme le dit l'un des responsables de la firme : « Nous pensons dans le détail les solutions les plus éprouvées et nous utilisons constamment ce qui existe de mieux, par exemple les alliages ou encore notre système de suspension. Si ce n'est pas fracassant, c'est toujours probant ».

La Corsa n'échappe pas à cette règle. Elle bénéficie dès sa naissance de tous les atouts de ses grandes sœurs : moteurs transversaux ; coefficient de pénétration dans l'air — le fameux Cx — très bas (de 0,38 à 0,35 selon le modèle), assurant un remarquable aérodynamisme ; poids réduit grâce à des tôles de haute résistance : suspension avant à roues indépendantes et suspension arrière avec barre stabilisatrice, comme sur la Kadett et l'Ascona ; système de freinage à double circuit en diagonale avec servo-frein et régulateur évitant le blocage des roues... Avec de tels organes vitaux, le nouvel acquéreur peut se dire qu'il n'aura pas « à essuyer les plâtres ».



La Corsa deux volumes à hayon : 3,32 mètres d'espace et d'ingéniosité : Capot très incliné, renflement des ailes pour accroître l'aérodynamisme. Sur la version sportive SR, spoiler avant et arrière déterminent un cœfficient de pénétration dans l'air remarquable : 0,35. un bon moyen de concilier performance et économie.

Une voiture sur mesure

Comme toutes les Opel, la Corsa sera véritablement une voiture « à la carte » (on ne dénombre pas moins de trente-deux versions de la Kadett). Outre ses deux carrosseries — la Corsa deux portes avec hayon, 3,62 m de long, et la Corsa TR, deux portes avec coffre, 3,95 m, — elle est proposée en trois niveaux d'équipement, la Corsa, la Corsa L, la Corsa Berlina, plus un modèle sportif, la Corsa SR avec hayon. Pour tous ces modèles, trois couleurs standards : blanc, vert, marron ; et, en option, un rouge brillant ou un rouge et un gris métallisés ; trois intérieurs en drap (beige, vert, rouge) ou vinyl (beige). On trouve même des garnitures en velours sur la Berlina et des sièges baquet sur la SR. Aux trois niveaux d'équipement s'ajoutent trois niveaux de motorisation : 1 000, 1 200 et 1 300 cm³, un choix judicieux qui correspond parfaitement aux divers usages que l'on peut faire de cette voiture.

Le moteur 1 000 cm³, 45 ch à 5 400 tours/minute, est de conception traditionnelle, avec une culasse en fonte, un arbre à cames latéral. Il a largement fait ses preuves sur l'ancienne Kadett (plus d'un million d'exemplaires produits). Astucieusement remanié, il répond aux nécessités actuelles de réduire la pollution et la consommation.

Le nouveau moteur 1 200 cm³, 54 ch à 5 600 tours/minute, se caractérise par l'application de techniques de pointe : culasse en alliage léger, arbre à cames en tête, allumage électronique, rattrapage hydraulique du jeu de soupapes notamment... Le moteur 1 300 cm³, 69 ch à 5 600 tours/minute, équipant Kadett et Ascona, a été recalibré pour la Corsa, avec adjonction de l'allumage électronique. Il est servi sur la SR par une boîte 5 vitesses. Sans entrer dans les détails, il est important de souligner que ces trois moteurs bénéficient d'un couple maximal sortant à bas régime, entre 2 200 et 3 800 tours/minute. La réputation de fiabilité des voitures Opel provient, en partie, de ce facteur.

Petit volume, grande capacité

Mais qu'est-ce qu'une petite voiture robuste, fiable et performante si le manque de place et de bien-être fait de chaque kilomètre de bitume un chemin de croix ? Les organes mécaniques de la Corsa bénéficiaient de l'expérience de ses aînées, l'aménagement intérieur devait être spécifique ; les stylistes d'Opel se trouvaient confrontés à un nouveau problème : un minimum d'espace pour un maximum de confort. Pari tenu, pari gagné : la petite Corsa est une grande voiture. Son habitabilité semble d'emblée amplifiée par l'importance de la surface vitrée. A ce propos, il est à noter que le verre du pare-brise feuilleté et celui spécialement durci des glaces ont été efficacement traités pour, sans affaiblir leur résistance, alléger de 5 kilos l'ensemble de la voiture. Pour accroître également la visibilité, les appuis-tête sont ajourés, un avantage pour les passagers arrière qui ne se sentent plus isolés et pour le conducteur qui peut se garer « à vue ». Les sièges à ressorts, garnis de pleine mousse, absorbent les vibrations et assurent un bon maintien grâce à leur galbe spécialement étudié. A l'avant, leur dossier bascule largement, donnant libre et facile accès aux places arrière. Autre astuce, le point d'attache des ceintures est fixé sur le siège même ; de ce fait, conducteur et passager sont maintenus sans être étranglés, quelle que soit leur taille. A l'arrière, beaucoup de place pour les jambes et trois possibilités d'aménagement : une banquette fixe facilement démontable sur la Corsa TR, avec coffre et deux banquettes rabattables sur le modèle à hayon, soit intégralement, soit de façon asymétrique (2/3, 1/3), en série sur la Berlina, en option sur les autres. Ce système permet de concilier bagages volumineux et transport d'enfants par exemple. Le tableau de bord, un modèle d'ergonomie, est complet, les commandes sont à portée de main du conducteur et les verres des cadrans sont anti-reflets.

Économique à tous les niveaux

En concevant la Corsa, les ingénieurs d'Opel partaient du principe qu'ils créaient une voiture moderne, adaptée à son époque. Elle se devait d'être économique dans tous les domaines : prix de revient, consommation, entretien. C'est dans ce dernier qu'ils ont réussi un véritable tour de force en se fondant sur l'expérience réussie de la Kadett et de l'Ascona. Comme elles, la Corsa n'exige de révision que tous les ans ou tous les 15 000 kilomètres, et de vidange que tous les six mois ou tous les 15 000 kilomètres. Nombreux sont les éléments qui échappent à cette révision puisqu'ils ne nécessitent aucun entretien : allumage électronique, batterie, jeu de soupapes, suspensions, direction à crémaillère, articulations.

Parallèlement, les interventions sur les pièces mécaniques demandent un minimum de temps de par leur facilité d'accès. On peut désormais examiner les freins par un « regard », en changer les garnitures sans purger le circuit, remplacer l'embrayage ou le différentiel sans déposer la transmission, remplacer aussi les phares sans outils de professionnel ou encore une seule des trois parties de l'échappement...

Avec ses éléments de tôlerie boulonnés, la carrosserie peut être facilement redressée et réparée par sections, y compris les pare-chocs. Le traitement anti-corrosion, qui ne comprend pas moins de onze opérations, la met à l'abri de toute épreuve. Malgré toutes ces précautions, Opel offre une garantie totale d'un an et l'intervention, la première année, d'Euroservice Assistance.

Par acquis de conscience...

GROS PLAN SUR LA CORSA

Dimensions modèle deux portes (avec coffre) : longueur	3,95 mètres
Dimensions modèle deux portes (avec coffre) : largeur	1,54 mètre
Capacité du coffre	430 litres
Dimensions modèle trois portes (avec hayon) : longueur	3,62 mètres
Dimensions modèle trois portes (avec hayon) : largeur	1,53 mètre
Capacité du coffre	de 225 à 845 litres
Dimensions des pneus	145 SR 13
Capacité du réservoir d'essence (super)	42 litres

	Moteur 10 S	Moteur 12 ST	Moteur 13 SB
Puissance fiscale CV	4	6	5
Cylindrée cm³	993	1196	1297
Puissance maxi. chevaux	45	54	69
Rapports boîte de vitesses	4	4	5
Vitesse maximum km/h	140	152	161
0 à 100 km/h secondes	19,5	16	13,5
Consommations à 90 km/h litres	5,2	5,1	4,7
A 120 km/h	7	7	6,3
En cycle urbain	7,9	8,7	8,8



La Corsa TR avec coffre : 3,95 mètres, une ligne classique pour cette petite berline familiale aussi élégante que fonctionnelle, soulignée d'une calandre typiquement Opel. La version berlina atteint les sommets du raffinement.



La Corsa à claire-voie : quatre/cinq places tout confort, appuis-tête ajourés, sièges bien galbés, et, sous le capot, une grande facilité d'accès à tous les organes essentiels dont la plupart ne nécessitent aucun entretien.

VÉHICULES UTILITAIRES

(Suite de la page 29.)

La faiblesse structurelle de R.V.I. reste sa pénétration sur le marché national. L'encadré ci-contre présente la répartition des immatriculations entre « étrangers » et nationaux, en France, en Allemagne fédérale et en Italie.

A ce handicap s'en ajoute un autre, financier celui-là : les lourdes dettes de la firme. Elle seraient aujourd'hui de l'ordre de 37 ou 38 % du chiffre d'affaires.

R.V.I. a pu cependant consolider son capital ces derniers mois. Il doit recevoir ces prochains jours la dernière partie (309 millions de francs) de la dotation en capital que lui avait promise sa société mère, la régie Renault. Celle-ci se sera montrée plus généreuse que promis, puisque R.V.I. aura reçu non pas les 1 200 millions de francs annoncés, mais 1 409. Un temps lui est ainsi donné pour souffler...

ALPHONSE THÉLIER.

A VOIR ET A SAVOIR

● Mercedes, qui se porte bien, puisque, pour les six premiers mois de l'année 1982, on note une augmentation de la production de 11 % par rapport au premier semestre 1981, ne présente pas au Salon de Paris ce qui devrait constituer un grand événement pour la marque : sa « petite » voiture.

Si cette nouvelle berline, appelée « 190 » – tout dans la tradition de la firme allemande – est dores et déjà prête à plusieurs centaines d'exemplaires, Mercedes, faute de pouvoir servir sa clientèle, préfère encore attendre quelques mois pour la mettre dans les vitrines. On sait, en tout cas, qu'il s'agit d'une « compacte » de 4,42 mètres de long pour une largeur de 1,68 mètre. Elle pèse, à vide, 1 080 kilos pour une charge utile de 550 kilos. Le moteur 2 litres à essence permettra à cette voiture, dans sa version injection, d'atteindre 195 km/h. A l'avant, on trouvera un essieu à jambes amortissantes et à déport négatif ; à l'arrière, on aura des bras multiples (5 par roue).

Le prix n'est naturellement pas fixé, mais il évoluerait autour de 100 000 francs, ce qui prouve bien que Mercedes, si elle vise les conducteurs de voitures bas de gamme de sa production, s'attaque aussi, à son tour, à une clientèle qui ne lui était pas encore familière.

● A côté des Polos coupés et de la G.T.I. 1800, Volkswagen présente au Salon la Golf 1600 GTD turbo diesel. Cette nouvelle version, équipée du moteur 1 588 cm3 suralimenté, donne une puissance de 70 ch à 4 500 t/m. Le couple monte à 13,6 MKg à 2 600 t/m, et sa boîte est à cinq vitesses. Les vitesses sont données pour plus de 155 km/h. Cette nouvelle version de la Golf avait été présentée au Salon de Genève cette année.

● Citroën ajoute désormais à sa gamme 1983 les « LNA II-E » et « RE » à moteur 4 cylindres économique.

Dans les autres catégories de modèles, la « Visa GT » remplace la « Visa II Super X », une « GSA X1 » remplace la « GSA Club » et les « CX Reflex » et « CX Athena » changent pour devenir des « CX 20 » et « CX 20 TRE ».

Dans la même carrosserie du petit coupé Peugeot 104, la gamme « LNA » comprend toujours le modèle 2 cylindres 652 centimètres cubes dont la puissance fiscale n'est plus que de 3 CV au lieu de 4 et dont la consommation est encore réduite. Les nouvelles « LNA II E » et « RE » reprennent le moteur 4 cylindres Peugeot-Renault de 1124 centimètres cubes (5 CV fiscaux – 50 ch. Din) qui équipe les « Visa » et « 104 », le modèle « RE » étant doté du freinage assisté d'un équipement plus complet.

● La voiture expérimentale « Vera », fabriquée par Peugeot, a parcouru aux États-Unis, 830,244 km entre Detroit (Michigan) et Knoxville (Tennessee) en consommant seulement 2,57 litres de gazole au 100 km. Aux normes américaines, cela équivaut à 91,2 miles au galon. L'expérience rapporte l'A.F.P., était contrôlée par un organisme officiel, l'American Testing Institute, et la voiture conduite par un journaliste d'une revue automobile. Un ordinateur installé à bord a aidé le pilote à conserver le meilleur rapport vitesse/consommation. Affrontant un fort vent de face et sous la pluie, le pilote a réalisé une moyenne de 53,097 km/h.

SUR LE FRONT DU PNEUMATIQUE

UNE GUERRE DE TITANS

A l'horizon 2 000, il ne restera plus, dans le monde, que trois, peut-être quatre grands fabricants de pneumatiques. Tous les experts s'accordent sur ce point. Les deux chocs pétroliers et leurs retombées en cascade aux effets cumulatifs (hausse des prix de l'essence, économies d'énergie, limitation de vitesse, récession, crise automobile) ont mis cette industrie à genou. Le marché de la première monte n'est plus porteur. Le marché du remplacement connaît des difficultés avec l'allongement de la durée de vie des pneumatiques mais aussi avec l'arrivée de nombreux « outsiders ». Les prévisions ? Nul ne se hasarde plus à en faire.

Pour maintenir la tête hors de l'eau, les manufacturiers se livrent à une guerre sans merci pour capter de nouvelles couches de clientèle. La lutte est chaude aussi sur le front des prix. Elle ne l'est pas moins, enfin, dans le domaine de l'innovation. L'issue du combat est incertaine, mais il ne fait guère de doute que les plus faibles disparaîtront ou se reconvertiront. Seuls les mieux armés en réchapperont, non sans avoir laissé une partie de leur substance pour se régénérer. Qui seront-ils ? Les paris sont ouverts. L'américain Goodyear, le français Michelin et le japonais Bridgestone, seront vraisemblablement du lot. L'identité du quatrième est douteuse, si tant est qu'il y en ait un.

Les dix années écoulées, et surtout les cinq dernières, ont été terribles pour la plupart des fabricants mondiaux. Si Michelin, grâce à son avance technologique, a réussi à tenir la route avant récemment d'en sortir lui aussi, ses concurrents n'ont pu profiter de ce répit. La crise les a surpris en pleine mutation, les obligeant à combattre sur deux fronts à la fois et ainsi à jeter toutes leurs forces dans la bataille, dont une partie aurait pu être économisée si la radialisation du marché, par imprévoyance ou mauvais calcul, n'avait pas tant traîné du temps des années 60, quand les taux de croissance étaient, bon an, mal an, de 9 %.

En 1970, Michelin tenait le haut du pavé avec son pneu radial. Sûrs de leur puissance et de la capacité de leur marché, ses rivaux américains, amusés, tardaient à se reconvertir ou adoptaient des solutions intermédiaires *(bias belted)*. L'investissement, il est vrai, était colossal et beaucoup allaient au moins coûteux. La récession devait agir comme un révélateur, démontrant que le pneu radial, seul, avait des chances d'en réchapper quand tous les autres étaient à peu près condamnés. La santé insolente de Michelin en témoignait.

Les Américains au pied du mur

Subitement confrontés aux réalités d'un marché dont le taux d'expansion allait très vite chuter des deux tiers environ pour revenir tout juste à 3 % l'an, les manufacturiers américains, au pied du mur, n'eurent d'autres solutions que de se moderniser très vite pour rattraper le retard pris.

Plus de 4 milliards de dollars furent dépensés à cet effet (2 milliards par Goodyear, et, notamment, 500 millions par chacun des deux groupes Firestone et Uniroyal). Mais ces investissements furent souvent financés à coups d'emprunts ou de prêts bancaires lancés ou contactés au détriment d'un bon équilibre financier.

Tous tablaient sur un assainissement naturel pour redresser une situation souvent périlleuse. La conjoncture ne s'est jamais renversée et, aujourd'hui, neuf ans après le premier grand choc pétrolier, les plaies laissées par la crise ne se sont pas refermées.

Pourtant robuste, Firestone, numéro deux mondial, affaibli de surcroît par deux coûteuses opérations de retrait de pneus, est exsangue. Pour reconstituer sa trésorerie, le groupe a vendu sa division « plastiques » à l'Occidental Petroleum, bradé ses filiales européennes, y compris son usine française de caoutchouc synthétique cédée à Bayer, ne conservant de ce côté de l'eau que sa fabrique de pneus de Béthune (Nord), vendu, enfin, pour une poignée de dollars son usine de Nashville (Tennessee) au japonais Bridgestone. Sans grand résultat : rentré en 1981 dans l'ère des bénéfices, Firestone a replongé au début de 1982.

A bout de souffle, plusieurs manufacturiers américains de taille moyenne se désengagent. Après avoir quitté l'Europe, Goodrich vient de se retirer du marché de la première monte et songe à abandonner le marché du remplacement pour se consacrer entièrement à ses activités chimiques – la firme est le numéro un mondial du PVC (polychlorure de vinyle).

General Tire ne réalise plus que 28 % de son chiffre d'affaires dans le pneu, le reste provenant de ses activités dans la communication (radio et télévision). Après avoir revendu tout son réseau européen à l'allemand Continental Gummi, Uniroyal s'est entièrement replié sur le marché américain. Il y conserve deux gros clients, General Motors, dont il est le principal fournisseur (36 %), et Ford (7 %). Mais le groupe cherche à se refaire une santé dans l'agrochimie.

Trois petits fabricants, enfin, IRI, Mansfield et MacCreary ont jeté l'éponge. Seul Goodyear, doté de moyens puissants, a réussi à remonter le courant. Mais le numéro un mondial du pneu a dû, pour cela, déployer des efforts considérables, et, s'il est parvenu à conserver sa suprématie, sa rentabilité n'en a pas moins chuté. Pour 1981, le groupe d'Akron a annoncé un bénéfice de 260 millions de dollars. C'est un résultat inégalé dans l'histoire du groupe, mais qui ne dissimule pas quand même les séquelles laissées par la tempête, son montant dépassant seulement de 35 % celui atteint en 1972, pour un chiffre d'affaires doublé dans le même laps de temps à raison des deux tiers au moins par la hausse des prix.

La déconfiture des Européens

Pendant ce temps, de l'autre côté de l'Atlantique, les concurrents de Michelin ont connu eux aussi bien des déboires et les dix années écoulées ont été marquées par une succession de mariages ratés et des pertes colossales (plus de 10 milliards de nos francs).

En posture délicate, le Britannique Dunlop et l'Italien Pirelli se sont rapprochés en 1971 pour tenter d'acquérir une taille garante d'une certaine rentabilité. Peine perdue. Le mariage n'a pas résisté à l'épreuve du temps. Contraint de supporter une partie des pertes de son conjoint, accusé de ne pas jouer le jeu, Dunlop a demandé le divorce dix ans après, et l'a obtenu. Pirelli est désormais entièrement occupé à se reconvertir dans les câbles (64 % de son chiffre d'affaires désormais), ne maintenant dans le pneu qu'une activité haut de gamme (pneu taille basse) et de réputation.

Dunlop, dont les affaires sont toujours aussi peu brillantes, a revendu ses dernières plantations d'hévéas en Malaisie. On murmure que le groupe britannique envisagerait de se retirer du marché européen pour recentrer ses activités sur les pays en voie de développement.

En Allemagne, plusieurs fois au bord du gouffre, Continental Gummi et Phœnix Gummi ont à maintes reprises tenté, mais sans succès à cause de la loi sur les cartels, d'unir leur sort. Phœnix a finalement déclaré forfait pour se consacrer au caoutchouc industriel, comme l'autre firme allemande Metzeler. Et Conti, pour résister aux assauts de Michelin, s'est efforcé, en se modernisant, d'élargir le champ de sa clientèle (rachat du réseau Uniroyal en 1979). Il a même failli prendre le contrôle de Kléber, fraîchement divorcé de l'autrichien Semperit. Mais effrayé par l'état de santé déplorable de la filiale de Michelin, malade de ses déficits à répétition (731 millions de francs en huit ans), le groupe court encore.

De son côté, après avoir connu bien des déboires aussi, Semperit, presque en faillite, vient d'être renfloué par l'Etat autrichien et son principal actionnaire le Creditanstalt Bankverein de Vienne.

Dans ce paysage de désolation, Michelin, fort de ses positions et de sa technologie, a essuyé la tempête sans trop courber l'échine. La vieille dame de Clermont-Ferrand est même parvenue à étendre son influence, notamment en R.F.A. et en Espagne, et aux Etats-Unis naturellement, pour passer de la quatrième à la deuxième place mondiale. Sans la persistance de la récession, elle aurait gardé la tête haute.

Mais les surcapacités et le gonflement des stocks, les enfants du marasme, lui ont porté un coup assez rude. En 1981, pour la première fois depuis l'après-guerre, Bibendum a enregistré une lourde perte consolidée : 290 millions de francs (662 millions pour la manufacture), perte bien supérieure en réalité dans la mesure où elle ne tient pas compte des résultats négatifs de Kléber, repris presque en totalité faute de prétendant.

Durant ces années terribles et plus encore aujourd'hui à l'heure du redéploiement et de la montée en force du japonais Bridgestone, les grands manufacturiers occidentaux ont fait et font feu de tout bois pour leur survie.

La guerre fait rage sur le front des prix, en raison principalement de la surabondance des stocks. En Europe, où, en plus, le dumping exercé par les pays de l'Est exerce ses effets, d'importants rabais sont consentis sur le marché du remplacement.

C'est encore bien pis outre-Atlantique. C'est littéralement au couteau que les manufacturiers s'affrontent sur ce marché, le plus grand du monde (13 milliards de dollars tous produits confondus), enjeu d'une bataille de titans, car encore sous-radialisé (à peine plus de 60 %). La lutte est d'autant plus âpre qu'elle se déroule dans le cadre d'un réseau de distribution constitué à plus de 50 % par des revendeurs indépendants.

Elle est particulièrement chaude sur le marché des pneus poids lourds, déprimé comme celui des pneus tourisme par la crise automobile, mais vivace dans sa version radiale et ainsi livré à la loi de la jungle. Goodyear le maîtrise difficilement, mais Michelin le tient solidement en main avec une part de 42 % (certains donnent 75 %) dans le créneau du radial, pour 22 % seulement à son rival américain. Des écarts de prix de 30 % à 40 % n'y sont pas rares.

Mais cette guerre des prix ne constitue pas une fin en soi et les fabricants de pneus savent pertinemment qu'ils n'en sortiront pas forcément grandis, même Michelin, dont tout le monde s'accorde pourtant à reconnaître la suprématie dans la qualité des produits.

L'important est de progresser en première monte chez les constructeurs, et les manufacturiers s'emploient activement à cette tâche. C'est le premier axe de leur combat. Mais un combat qui tourne au duel Michelin-Goodyear, ou Goodyear-Michelin, avec l'affaiblissement d'une concurrence, qui, nous l'avons vu, perd progressivement pied, avec en arrière-plan la menace japonaise.

Les luttes d'influence sont serrées.

Michelin est maître chez lui (plus de 60 % du marché français), équipant Citroën à 100 %, Peugeot-Talbot à 50 % et Renault à 34 %. Il entend le rester, mais ne peut quand même pas empêcher Goodyear de progresser lentement mais sûrement. En cinq ans, le groupe américain a porté son taux de pénétration sur le marché national de 9 % à 11 % grâce aux parts perdues par Kléber et Dunlop. Le même phénomène se reproduit à l'échelon européen. Là aussi Michelin domine (38 % du marché), mais parvient difficilement à accentuer son avance. Goodyear surtout, mais également Continental renforcé d'Uniroyal, comblant peu à peu les vides causés par les replis de Kléber et de Dunlop.

Les statistiques font défaut pour apprécier avec exactitude la position des groupes américain et allemand. Mais en première monte et remplacement, on peut évaluer à un peu plus de 10 % la part de Goodyear et à près de 12 % celle de Continental-Uniroyal, les gains pour l'un et l'autre étant de l'ordre de 4 % à 5 % en l'espace de cinq ans.

Ce duel acharné ne doit cependant pas faire oublier le japonais Bridgestone qui, suivant l'habituelle tactique de l'escargot employée par les entreprises du pays du Soleil-Levant, est parvenu à ouvrir une tête de pont sur le Vieux Continent (0,5 % du marché). A l'avenir, les grands ne devront pas négliger ce rival encore peu dangereux, mais qui a des dents longues. Ses dirigeants n'ont-ils pas l'ambition de le porter à la troisième place mondiale ?

Le face-à-face Goodyear-Michelin

Les États-Unis sont aussi le théâtre d'un combat acharné pour la conquête de nouveaux marchés. Là encore, Michelin et Goodyear sont face à face. Avec 30 % du marché, le groupe d'Akron est le leader incontesté, mais doit se battre comme un lion pour barrer la route à la firme de Clermont-Ferrand. L'objectif des deux géants est de grignoter les parts détenues par les plus faibles, surtout Goodrich (22 %) et General Tire (16 %), qui se débattent pourtant comme de beaux diables pour les conserver. Michelin a déjà réussi à pénétrer chez Food, dont il est devenu le premier fournisseur (36 %) – un exploit, quand on songe que Goodyear et Firestone comptent pour 24 % chacun environ dans les livraisons de pneus faites à ce constructeur, – et chez Volkswagen of America (60 %). Mais il n'arrive pas à décramponner Goodyear solidement installé chez Chrysler (70 %) et chez American Motors (100 % hors Renault). Son arrivée chez General Motors est encore trop fraîche pour connaître les résultats de son incursion. Bien que très accrocheur, Michelin ne parviendra sans doute pas à déboulonner Uniroyal (36 %) et Goodyear (22 %). Mais tout porte à croire qu'il entamera sérieusement, avec son grand rival, les positions détenues par Goodrich (8 %) et General Tire (16 %).

Dernier succès en date de Michelin : son entrée en première monte chez le constructeur de camions hyper-lourds Peterbuilt.

La voie étroite de l'innovation

Mais outre-Atlantique non plus il ne faut pas sous-estimer les efforts faits par Bridgestone. Le numéro un japonais du pneu (50 % du marché nippon) équipe déjà à domicile toutes les voitures japonaises exportées aux États-Unis, soit 80 % des véhicules de tourisme étrangers arrivant outre-Atlantique (27 % du marché américain). Cette percée est inquiétante, quand on sait que Honda s'installe dans l'Ohio, que Toyota est en pourparlers pour ouvrir, lui aussi, une usine de voitures aux Etats-Unis et que Bridgestone, qui plus est, est comme Michelin parvenu à capter 10 % environ du marché américain des pneus poids lourds (tous produits confondus, radiaux et conventionnels).

Les principaux fabricants mondiaux

	Chiffre d'affaires (1) (en milliards de F)	Part de l'activité pneu en %	Chiffre d'affaires « pneu » (en milliards de F)
1. Goodyear (E.U.)	63	82	51,8
2. Michelin (Fr.)	31,3	95	29,7
3. Firestone (E.U.)	4,4	70	21,25
4. Bridgestone (Jap.)	19,3	80	15,5
5. Dunlop	17,4	55	12,1
6. Continental + Uniroyal Europe (R.F.A.)	9	70	6,3
7. Pirelli	7,6	46	3,5

(1) Taux de change utilisés : dollar : 6,9 F ; 100 yen : 2,67 F ; 1 000 lires : 4,97 F ; deutschemark : 2,78 F ; livre : 1,19 F.

Cependant, ni les efforts de promotion ni les arrangements tarifaires, encore moins la séduction, ne permettront bien longtemps aux manufacturiers de défendre, voire de renforcer leurs positions ou de rehausser leurs images de marque, essentielles aujourd'hui pour développer des affaires aux Etas-Unis, mais aussi sur les marchés du tiers-monde, s'ils ne se révèlent pas capables d'innover. Le pneu radial a été la révolution du siècle. Mais on ne l'invente, hélas ! pas deux fois. Les découvertes se font rares et la voie est étroite.

Tous les efforts tendent donc à mettre au point des pneus apportant un plus : amélioration du confort et des services rendus (standardisation, usages diversifiés), surtout abaissement de la consommation de carburant par diminution de la résistance au roulement, et ce sans sacrifier à la longévité du produit. Cela tient presque de la gageure et, à la limite, du gadget.

Mais les fabricants de pneus n'ont guère le choix et s'engouffrent à qui mieux mieux dans cette voie.

Au printemps, Dunlop a lancé le nouveau SP sport D2, qui, affirme la société, allie la précision de conduite, une très bonne adhérence et une longévité irréprochable. Côté économie d'énergie, cependant, le progrès n'est pas significatif. Ce pneu, précise Dunlop, *« se compare très favorablement avec des pneus classiques SR »*. Sur ce point particulier, Dunlop poursuit ses études, mais semble avoir pris un peu de retard.

Michelin fait mieux avec son TRX E monté sur les modèles expérimentaux Eve et Vera (5 % à 6 % d'économie à 90 km/h et 5 % environ à 120 km/h). Mais sa nouvelle série M (MX, MXL, MXV), en progrès sur le XZX, ne l'est pas comparée à la série TRX. Le M est un pneu classique et sage. Les nouveaux mélanges de gommes employées et les nouvelles structures améliorent néanmoins la tenue de route et l'adhérence au sol mouillé en atténuant le bruit du roulement. Avantage supplémentaire : il est plus léger, car contenant moins de caoutchouc, et son prix de revient est, par conséquent, moins élevé. Enfin Michelin a dans ses tiroirs un pneu neige sans clous XM + S 100, mais dont on ne sait pas quand il sera commercialisé. Le P8 récemment sorti par Pirelli permet, quant à lui, de réduire de 6 % la consommation d'essence.

Continental Gummi explore les mêmes terrains que ses concurrents. Ses séries 315/80 R 22,5 EO et 315/75 R 24,5 EO offrent des avantages proches, analogues ou semblables, mais en tout cas pas réellement décisifs pour réduire la consommation. Inconvénient : ces pneus demandent des jantes plus grandes.

Bref, jusqu'ici nul n'est encore réellement parvenu à mettre au point le pneu universel, devenu la chimère des temps modernes. Si l'amélioration du confort n'est pas un véritable casse-tête en soi, s'agissant de l'abaissement de la résistance au roulement, indispensable pour réduire la consommation, les manufacturiers sont limités dans leur champ d'investigations par un ardu problème de stabilité. De fait, à mesure que cette résistance faiblit, la stabilité diminue. Ce problème, il va donc leur falloir le résoudre. Goodyear n'a pas encore dévoilé son jeu et prépare peut-être l'événement. D'une certaine manière, le géant américain l'a déjà créé aux Etats-Unis en lançant, voici cinq ans, le premier pneu toute saison. Le succès fut immédiat, à telle enseigne que Goodyear a récidivé récemment en améliorant la formule et fait un malheur avec ses modèles Tiempo et « Arriva ». Un malheur, qui lui a quand même coûté 25 millions de dollars de publicité à la télévision (50 % de toute la publicité faite sur les petits écrans des Etats-Unis pour les mérites de telle ou telle marque).

L'avantage du pneu toute saison est d'éviter aux automobilistes de rechausser leurs véhicules deux fois par an. Ces derniers ont dû être sensibles à l'argument, puisque les ventes de pneus neige ont chuté et que 15 % du marché américain des pneus tourisme sont désormais occupés par ce produit, taux qui, selon les prévisions, devrait plus que doubler d'ici cinq ans.

Preuve irréfutable que la filière est bonne : Michelin, qui avait raté le coche, va à son tour commercialiser de l'autre coté de l'eau un pneu radial toute saison.

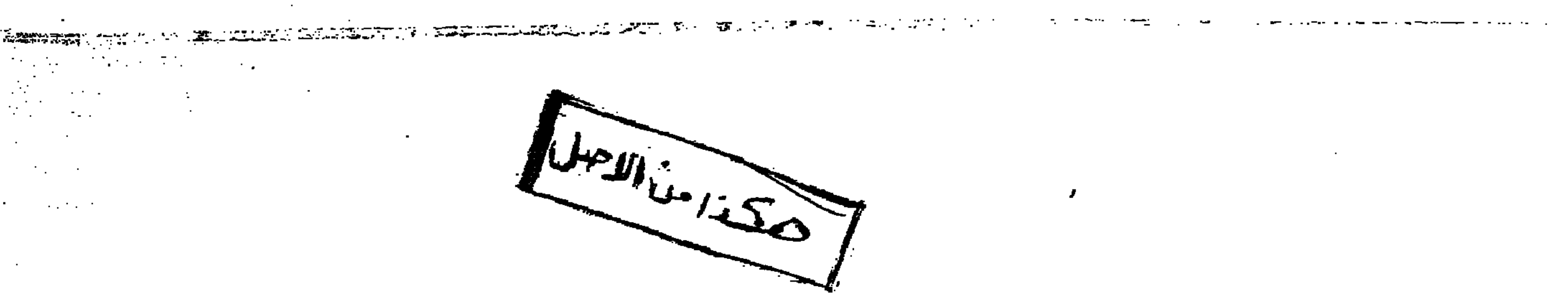
Dernier sursis pour la roue de secours

Sans doute ce pneu ne résout-il pas lui non plus tous les problèmes. Mais il est adapté aux conditions climatiques souvent rigoureuses des États-Unis. L'Europe, avec des saisons moins marquées, n'est pas encore prête, semble-t-il, à l'accueillir. C'est le sentiment du moins qui prévaut dans la profession. Ce qui ne veut pas dire que ce produit n'y ait pas un avenir. En attendant, de ce côté de l'Atlantique, une mini-révolution se prépare. L'événement a été constitué cette année par l'accord conclu entre Dunlop et Michelin, les ennemis héréditaires, sur un nouveau standard millimétrique de jantes et de pneus. Une demande d'officialisation a été déposée auprès de l'Organisation technique européenne de normalisation des pneus et des roues. Ce standard allie les technologies mises au point par les deux groupes pour accroître la sécurité en cas de crevaison ou de dégonflage subit, c'est-à-dire la jante TR de Michelin pour pneu TRX et le système Denloc, conçu par Dunlop pour son pneu Denovo, qui permet de rouler à plat.

Le but avoué est d'offrir aux constructeurs, comme à l'automobiliste, la possibilité de monter indifféremment sur les véhicules des pneus des deux marques. En fait secrètement, chefs de file dans la fabrication des jantes, Dunlop et Michelin, en réunissant leurs forces, chercheraient tout bonnement à imposer leurs normes aux autres manufacturiers, contraints, bon gré, mal gré, de leur emboîter le pas. Si tel était le cas, ce serait une excellente affaire pour l'un et l'autre.

Mais, au-delà de l'aspect commercial de cette opération, il apparaît qu'une telle standardisation pourrait bel et bien préfigurer la sortie de nouveaux modèles permettant l'élimination de la roue de secours, vieux rêve caressé par les constructeurs pour alléger la charge des véhicules. En donnant le coup d'envoi à cette fabrication, Michelin-Dunlop gagneraient assurément une bataille, mais pas nécessairement la guerre que se livrent les géants du pneu. La concurrence veille et tous les coups sont bons. Dans tous les cas, rien ne semble devoir stopper l'irrésistible élan des deux leaders – Michelin et Goodyear – dans leur course effrénée à la conquête du monde, ni celui de leur challenger, Bridgestone, qui, dans l'ombre, fourbit ses armes. Des trois, cependant, la firme française paraît la plus vulnérable avec ses problèmes financiers aggravés par Kléber. Le marché américain fera la différence. Comme le fait remarquer Alain Jemain dans son ouvrage *Michelin, un siècle de secret*, *« les Etats-Unis pourraient bien être son Eldorado »*. *« A moins, conclut l'auteur, qu'ils ne soient son tombeau »*.

A. D.



Publicité

Volvo, la dynamique automobile

Surprenant groupe Volvo, un nom latin (je roule), un passeport suédois, un dynamisme irrésistible. Né en 1927 à Göteborg, Volvo est aujourd'hui la trentième entreprise d'Europe. En France, ce groupe occuperait la cinquième place. Société privée, cotée en Bourse, Volvo annonce régulièrement des bénéfices depuis sa création. Malgré la crise, ceux-ci sont remarquables : 1,4 milliard de francs en 1981, et encore plus pour le seul premier semestre 1982 : 1,5 milliard.

Ces dernières années, les futurologues et autres stratèges condamnent à terme les constructeurs produisant moins de deux millions d'automobiles. Ces constructeurs, en 1982, connaissent des difficultés ; Volvo tire son épingle du jeu. Energiquement dirigé par Pehr Gyllenhammar, Volvo entretient une activité automobile intense et largement bénéficiaire à partir d'une production de trois cent mille voitures. Parallèlement, ce constructeur réussit une diversification originale. Volvo est impliqué dans l'ensemble des moyens de transport : camions, autocars, autobus, véhicules de travaux publics, moteurs marins et réacteurs d'avion. Volvo participe également au programme de la fusée Ariane. On retrouve encore le groupe Volvo dans le secteur pétrolier (30 % du chiffre d'affaires), dans l'ingénierie de pointe et dans l'alimentaire.

La voiture demeure l'activité essentielle du groupe : lancée cette année, la Volvo 760 GLE en est la preuve.

La Volvo 760 GLE représente un investissement de quatre milliards de francs. « *Conçue et construite pour les automobilistes les plus exigeants, cette berline de très haute qualité va nous permettre de prendre une place dans le seul secteur porteur du marché : le haut de gamme* », explique Hakan Frisinger, président du Volvo Car Corporation.

Jan Wilsgaard, styliste Volvo, s'appuyant sur les études ordinateurs, les résultats en soufflerie et les bancs d'essais du célèbre centre de sécurité Volvo, a su dégager pour ce modèle des lignes tendues et aérodynamiques qui en font la personnalité. « *Nous nous sommes efforcés*, précise-t-il, *de donner à la Volvo 760 GLE une silhouette nouvelle tout en lui gardant un air de famille. Nous avons aussi cherché une utilisation maximum de l'espace intérieur, une sécurité sans faille et une aérodynamique propice au silence et aux économies d'énergie.* » Pari tenu !

La Volvo 760 GLE est aussi une grande routière avec des caractéristiques de conduite saines et une tenue de route irréprochable. L'inter-réaction de tous les éléments du châssis a été soigneusement étudiée et modifiée dans ce but : nouvelle suspension arrière à guidage constant, amortisseurs à correction automatique d'assiette, direction assistée associant un contrôle du bout des doigts à une bonne sensation de la route, freinage assisté sans défaut. Tous ces facteurs contribuent à la sécurité dynamique de cette Volvo. Sa stabilité directionnelle en est la preuve.

L'ergonomie au service du conducteur

L'environnement du conducteur a été conçu avec soin. La visibilité est totale. Les angles morts rares et faibles. Légèrement incurvé en arc de cercle autour du conducteur, le tableau de bord laisse les commandes à portée immédiate de la main. Cadrans et autres éléments de contrôle sont facilement reconnus. Etonnamment larges, les sièges avant offrent un nombre infini de réglages. Non seulement ils se déplacent d'avant en arrière, mais leur assise peut être montée ou descendue. Inclinables, les dossiers apportent un dernier raffinement en plus de leurs appuis-tête incorporés : un réglage de cambrure. Ainsi, ils s'adaptent à tous les dos. Enfin, ils sont dotés d'un chauffage électrique incorporé intervenant automatiquement quand la température de l'habitacle est inférieure à 14° centigrades.

Autre exemple du confort raffiné de la 760 GLE : le contrôle climatique automatique (VACC). On sélectionne la température voulue à l'intérieur de la voiture, le système sophistiqué de surveillance la maintient trois cent soixante-cinq jours par an.

L'âme d'une voiture, c'est son moteur et sa transmission. Avec la 760 GLE, Volvo propose trois choix de moteurs. Au moteur V6, tout en aluminium, s'ajoutent un six cylindres turbo-diesel et un quatre cylindres turbo-essence avec refroidissement d'air à l'admission, allumage et carburation entièrement électroniques. Ce dernier moteur ne sera disponible qu'à partir de 1983. Ces trois moteurs apportent tous des performances remarquables. Produit en France par Volvo, le six cylindres en V développe 156 chevaux. Il fait passer la voiture de 0 à 100 km/h en dix secondes. Présenté au Salon de Paris, le six cylindres turbo compressé développe 109 chevaux ; il fait de la 760 GLE la berline Diesel la plus rapide du marché : 0 à 100 km/h en treize secondes. Vitesse maximum sur circuit : 170 km/h. Consommation : 9,4 litres aux 100 à 120 km/h. Le moteur quatre cylindres turbo-compressé annonce des résultats sportifs : 0 à 100 km/h en huit secondes, plus de 200 km/h...

La Volvo 760 GLE dispose soit d'une boîte de vitesses automatiques avec overdrive (donc quatre rapports, un facteur d'économie de carburant), soit d'une boîte manuelle à quatre rapports plus overdrive. L'overdrive ou surmultipliée réduit de 20 % le régime moteur, d'où abaissement du niveau sonore et diminution d'usure. Surtout, il réduit la consommation de 20 à 10 % selon les conditions de conduite. Elégante, sûre, efficace, la 760 GLE est le résultat de la longue expérience automobile de Volvo.

3 200 000 kilomètres d'endurance

Avant d'être mises en production, les Volvo 760 GLE ont été essayées sur une distance équivalant à quatre-vingts tours du monde. Elles ont été malmenées dans la chaleur torride des déserts américains et australiens pour tester la climatisation et certaines pièces de plastique ou de caoutchouc. Le fonctionnement des moteurs a été vérifié jusqu'à 4 000 mètres d'altitude dans les Rocheuses et celui des freins dans les Alpes. La Floride et le Texas avec leur climat humide, le Canada et le Grand Nord scandinave avec leurs froids intenses ont été visités pour contrôler refroidissement, chauffage, démarrage, etc. Ces tests à grande échelle sont indispensables car ces conditions ne peuvent être créées en laboratoire. De même, des essais dans différents milieux urbains ont été organisés à San-Francisco, Los Angeles et New-York parce que les données de la circulation dans ces villes ne peuvent être reproduites sur ordinateur. Enfin, les autoroutes allemandes ont permis de contrôler les essais menés sur la piste de Volvo à Göteborg – une ville dont le climat marin est une épreuve redoutable pour les carrosseries.

Parallèlement, la série 240 poursuit une carrière brillante. Etoffée avec l'arrivée récente d'un moteur Diesel six cylindres, donnant 150 km/h sur circuit, puis d'un turbo Diesel capable, dans les mêmes conditions, d'atteindre 190 km/h, cette série représente l'essentiel de la production et des ventes de Volvo.

Les 240 sont le « cheval de bataille » de la marque. Elles offrent un rapport qualité, performances, économie et prix difficile à retrouver ailleurs. Volvo est convaincu de la fiabilité de ses voitures.

La longévité d'abord. Selon les statistiques de plusieurs pays européens, aucune autre berline ne peut prétendre à pareille espérance de vie. Celle-ci s'établit à dix-neuf ans et demi en Suède !

La sécurité ensuite. Dynamique ou passive, elle est l'unité de référence des constructeurs du monde entier. A tel point que les critères Volvo ont été repris par l'administration américaine de la sécurité routière qui impose ces mêmes normes à Detroit.

L'équipement enfin. Contrairement à beaucoup de constructeurs, Volvo propose des modèles tout équipés plutôt qu'une foule d'options qui sont autant de suppléments coûteux. Ainsi la 240 GLE avec son moteur de 2,3 litres, développant 144 chevaux, ses sièges cuir, sa direction assistée, ses glaces et rétroviseurs électriques offre un remarquable rapport qualité/prix. La bonne tenue des Volvo 240 sur le marché de l'occasion fait de cette série une valeur de placement.

Le break 240 représente une part très importante de la production : quatre-vingt mille unités en 1982. Ce break est disponible en version turbo, capable de performances sportives (0 à 100 km/h en neuf secondes) et de performances familiales (sept places assises !). Il explique la communication de Volvo : « *Elle double le plaisir.* » Volvo, deux voitures en une !

A l'occasion du Salon de Paris, Volvo modifie cette série en lui apportant une nouvelle calandre et un nouveau capot. Toujours au Salon, Volvo présentera la dernière-née de la série 340/360 : la 360 GLT.

Equipée d'un « deux litres » à injection électronique et d'une toute nouvelle boîte à cinq rapports, cette petite Volvo venue des usines de Hollande a une vocation sportive confirmée par ses possibilités : 0 à 100 km/h en dix secondes et demie, vitesse maximum sur circuit : 180 km/h.

« *C'est une petite bombe avec beaucoup de place aux coudes* », s'est exclamé un journaliste en l'essayant.

Sur les douze mille Volvo achetées cette année par les Français, 70 % appartiennent à la série 340/360. Véritable gamme dans la gamme, elle est disponible avec deux types de carrosserie (trois ou cinq portes), trois types de boîtes (automatique, quatre vitesses ou cinq vitesses), deux moteurs de base, chacun disponible dans encore une autre version, et un nombre étonnant de variantes dans la finition et l'équipement de base.

La France se découvre une passion pour Volvo, chaque année, le nombre d'immatriculations est en progression.

En retour, Volvo multiplie ses achats de composants de tout ordre dans l'Hexagone. On constate qu'en 1981 Volvo a d'ailleurs largement plus acheté à la France (1,4 milliard) qu'il ne lui a vendu (0,9 milliard). Ces achats représentent dix mille emplois pour l'industrie française. Ces échanges dégagent un bénéfice pour la balance commerciale de la France.

Les « volvoïstes » ont d'eux-mêmes une double perception qui correspond parfaitement au caractère de la marque.

Rationnels et responsables, ils attendent la qualité, le confort et la sécurité.

Émotionnels, ils veulent une voiture originale et des performances.

Les Volvo répondent à leurs attentes : 340, 360, 240 ou 760 GLE.

ÉRIC ROMÉAN.

ÉQUIPEMENT

RÉGIONS

P.T.T.

AU CONSEIL DES MINISTRES

Les nominations à la direction générale des postes

Comme nous l'indiquions, le conseil des ministres du 29 septembre a, sur proposition du ministre des P.T.T., procédé aux nominations suivantes à la direction générale des postes :

M. Guy Meynié, inspecteur général, directeur des services postaux, est nommé directeur de la production ; M. Jean Michaudet, inspecteur général, directeur des centres financiers et informatiques, est nommé directeur de la promotion ; M. Georges Dupeyron, inspecteur général, directeur de l'équipement et des transports, est nommé directeur de la logistique ; M. Alain Profit, ingénieur général des télécommunications, directeur de l'action commerciale, est nommé directeur de la prospective et des affaires internationales.

M. Alain Hespel doit être nommé ultérieurement directeur des finances.

[Né le 28 avril 1933 à Parisot, dans le Tarn-et-Garonne, diplômé de l'Ecole nationale supérieure des P.T.T., M. Guy Meynié a fait toute sa carrière, à partir de 1954, dans la poste. Affecté à la direction des postes de la région parisienne en 1972, il réorganisera de 1975 à 1978, le tri en région parisienne où seront construits neuf centres. Sous-directeur à la direction générale des postes en 1978, il devient, l'année suivante, adjoint au directeur des services postaux en 1981.]

[Né le 14 mai 1923 à Serlay, en Saône-et-Loire, M. Jean Michaudet est diplômé de l'Ecole nationale supérieure des P.T.T. et du centre des hautes études administratives. En 1952, il est administrateur des P.T.T. Conseiller technique au cabinet du secrétaire d'Etat en 1957, il est affecté l'année suivante à la direction générale des télécommunications (D.G.T.). Secrétaire général de la Caisse nationale des télécommunications en 1972, il en devient le directeur général en 1977. Directeur général de Francetel en 1979, il était depuis le printemps directeur des centres financiers et informatiques à la D.G.T.]

[Né le 22 juillet 1934, M. Georges Dupeyron est diplômé de l'Ecole nationale supérieure des P.T.T. En 1953, il est contrôleur des installations, puis chef du bureau du budget des télécommunications en 1972, responsable du service de l'exploitation téléphonique et télégraphique pour la région parisienne en 1974. Affecté à la direction de la production des télécommunications en 1979, il devient conseiller technique au cabinet du ministre des P.T.T. en juillet 1981. Il était, depuis mars dernier, directeur de l'équipement et des transports à la D.G.P.]

[Né le 28 septembre 1934 au Mans, dans la Sarthe, ancien élève de l'Ecole polytechnique et de l'Ecole nationale supérieure des P.T.T., M. Alain Profit a fait une partie de sa carrière au Centre national d'études des télécommunications (C.N.E.T.), notamment dans les secteurs de l'informatique, de la téléinformatique et des réseaux spéciaux, puis, à partir de 1974, comme directeur de l'information, de la coopération et des échanges. Au début de 1982, il avait été nommé directeur de l'action commerciale à la D.G.P.]

[Né le 27 février 1946 à Neuilly-sur-Seine, ancien élève de l'ENA (promotion Charles de Gaulle), M. Alain Hespel est auditeur de 1re classe (1973 à 1978) puis conseiller référendaire à la Cour des comptes. Adjoint au directeur général des postes en 1979, il devient, en octobre 1981, chef du service du budget, de la planification et de la comptabilité à la D.G.P.]

CARNET

Mariages

— M. et Mme Jacques Gasseau,
M. et Mme Pierre Mas,
sont heureux de faire part du mariage de
Isabelle et Jean-Luc,
le 2 octobre 1982.
Ambassade de France à Lusaka (Zambie).
205, boulevard Vincent-Auriol,
75013 Paris.
17, impasse de la Coopération,
46130 Bretenoux.

Décès

— Mme Jean Chadapaux,
Mme Marie-Claire Ravel, et ses enfants,
ont la tristesse de faire part du décès de leur
époux, père et grand-père,
décès de leur époux, père et grand-père,
M. Jean CHADAPAUX,
survenu dans sa quatre-vingt-deuxième année en son domicile, le 29 septembre 1982.

La cérémonie religieuse sera célébrée, le vendredi 1er octobre, à 14 heures en l'église de Jouy-en-Josas (Yvelines).

« Les Magnolias »,
Les Metz, 78350 Jouy-en-Josas.

— Lyon.
M. le président-directeur général,
Le conseil d'administration, l'ensemble du personnel de Laborde et Kupfer,
ont le regret de faire part du décès de
M. Charles KUPFER,
cofondateur de la Société,
survenu le 27 septembre 1982, à Annecy.

— Les éditions Flammarion ont la tristesse de faire part du décès de leur collaboratrice,
Josette NOVARINA-PRADERIE,
directrice
de Flammarion Médecine Sciences,
survenu le 24 septembre 1982.
(*le Monde* du 30 septembre.)

— Mme Jean-Jacques Roubach,
Alain Roubach,
Agnès Roubach,
Mme Louis Roubach,
M. et Mme Eric Weil,
Mme Robert Roubach et ses enfants, Daniella et Michaël (Jérusalem),
M. et Mme Roger Weil et leurs enfants,
Mme Jacques Bloch-Becker,
Mme Huguette Bloch-Muller et ses enfants,
M. et Mme Claude Zipper et leurs fils,
M. et Mme Georges-Henri Willard et leur fils,
ont la grande douleur de faire part du décès de
M. Jean-Jacques ROUBACH,
chevalier de la Légion d'honneur,
survenu le 28 septembre 1982, dans sa cinquante-neuvième année.

Leur époux, père, fils, gendre, beau-frère, oncle, neveu et cousin.

Les obsèques auront lieu, le vendredi 1er octobre. Réunion à 10 h 45, à la porte principale du cimetière du Père-Lachaise.
Ni fleurs ni couronnes.
La famille s'excuse de ne pas recevoir.
32, rue Saint-James,
92200 Neuilly-sur-Seine.

— La direction,
Les cadres,
Les collaborateurs du groupe LE PROFIL,
ont la grande douleur de faire part du décès de
M. Jean-Jacques ROUBACH,
chevalier de la Légion d'honneur,
président du directoire,
Les obsèques auront lieu, le vendredi 1er octobre. Réunion à 10 h 45, à la porte principale du cimetière du Père-Lachaise.
Ni fleurs ni couronnes.

— M. et Mme Michel Tabet et leurs enfants,
M. Marcel Tabet et ses enfants,
M. et Mme William Nebot, née Marie Tabet, et leurs enfants,
font part du décès de
Mme veuve Maurice TABET,
née Marthe ATHIAS.

Les obsèques au cimetière de Versailles ont eu lieu, le 28 septembre 1982, dans l'intimité.

5, rue Pierre-Bertin,
78000 Versailles.

— Stéfan Wieder, son époux,
Ioana Wieder, sa fille,
John Atherton, son gendre,
Sonia, Claire et Marc, ses petits-enfants,
ont la douleur de faire part du décès de
Florica WIEDER,
née COLLEANO,
survenu le mercredi 22 septembre 1982.

Remerciements

— Ivan Denys et ses enfants remercient tous ceux qui leur ont témoigné de la sympathie après la mort de
Haydée DENYS,
et qui gardent vivant le souvenir de son dynamisme et de son enthousiasme.

— M. Fouad Malek, au nom des forces de la résistance libanaise remercie les institutions et les personnes qui lui ont adressé des messages de condoléances et des témoignages de sympathie, lors de la disparition tragique de son excellence M. Bachir Gemayel, président élu de la République libanaise, survenue le 14 septembre dernier.
B.P. 285,
75828 Paris Cedex 17.

Avis de messes

— L'Union des régiments de zouaves célébrera, dimanche 3 octobre, à 9 h 30, en l'église Saint-Louis des Invalides, une messe à la mémoire de ses morts et de Mme la maréchale JUIN.

ENVIRONNEMENT

AUX « JOURNÉES » DU P.S. A SAINT-NAZAIRE

La mer est un « outil de travail » avant d'être un lieu de loisirs

De notre envoyé spécial

Saint-Nazaire. — *C'est une affaire entendue : le littoral et la mer — qui le prolonge — font partie du patrimoine national, et, quand on songe aux départements et territoires d'outre-mer, ce patrimoine devient un vaste champ pour l'exploitation économique.*

Mais le littoral constitue aussi pour certaines régions un atout décisif dans leur développement : qu'elles soient méditerranéennes ou atlantiques, ces régions veulent naturellement en tirer profit et gérer ces « gisements » à leur guise, et l'on ne vit pas de la mer pareillement à Dunkerque et au Cap-d'Agde.

Ces contradictions entre les exigences d'une politique nationale et les réalités régionales (qu'accentue la mise en œuvre de la décentralisation) ont été au cœur des débats qui ont marqué les journées nationales de la mer, réunies, sur l'initiative du parti socialiste, les 25 et 26 septembre à Saint-Nazaire.

Devant une centaine de militants du P.S., M. Louis Le Pensec, ministre de la mer, a fait le point des travaux de préparation de la loi sur le littoral, qui intéresse aussi au premier chef les ministères du Plan et de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du logement, de l'environnement.

« Nous devons concilier les préoccupations d'aménagement, de conservation et de valorisation de l'espace littoral, un espace très spécifique, fragile et convoité », a déclaré M. Le Pensec. Après avoir indiqué que la marée noire de l'*Amoco-Cadiz*, en mars 1978, avait coûté au pays quelque 800 millions de francs, le ministre de la mer a précisé que cinq cent mille emplois dépendaient directement ou indirectement d'activités maritimes qui elles-mêmes sont sujettes, plus que d'autres, à des données internationales.

Sans doute peut-il y avoir opposition, et même contradiction, entre les différentes formes d'occupation du littoral et de la mer (tourisme ou aquaculture, urbanisation ou zones portuaires ?), *« et il faut en avoir conscience... Il est dès lors important de substituer à l'arbitraire étatique un système d'arbitrage fondé sur quelques règles claires d'affectation de l'espace »*, a ajouté M. Le Pensec. Pour lui, on devra donner priorité aux formes d'utilisation de l'espace et aux activités créatrices d'emplois durables et sédentaires, la mer devant être d'abord considérée *« comme un outil et un lieu de travail »*, ensuite seulement comme une zone de loisirs.

Secrétaire national du P.S. à l'environnement, à l'urbanisme et au cadre de vie, M. Michel Pezet, président du conseil régional de Provence-Alpes-Côte d'Azur, a dénoncé la politique de laisser-faire des précédents gouvernements *« devant un urbanisme conquérant, entièrement tourné vers le profit »*. Puis — *« même si le rôle du parti n'est pas de rappeler à l'ordre le gouvernement »*, M. Pezet a indiqué que la future loi sur le littoral *« devrait être contraignante, sans accepter de dérogation »*.

Dressant la synthèse des travaux des quatre commissions de travail — la loi sur le littoral, la politique portuaire, les cultures marines, la mer et l'environnement — M. Guy Lengagne, député du Pas-de-Calais, président du Conservatoire du littoral, a noté que deux principes de base devraient inspirer le projet de loi gouvernemental : le caractère indissociable de la mer et de la partie terrestre du littoral, et la régionalisation... qui heurte de front certaines conceptions jacobines vivaces au sein du cabinet de M. Le Pensec.

Les ports de plaisance aux départements

Le P.S. a aussi souhaité l'élaboration d'un inventaire national des ressources et d'un programme national de gestion de ces ressources. Les ports de plaisance, quant à eux, devront relever de la compétence des départements. On a insisté enfin sur le renforcement de la formation professionnelle dans les métiers de l'aquaculture et sur la nécessité de définir un statut social pour ces salariés.

En seize mois d'existence, le ministère de la mer est parvenu à remettre la France en état de paix maritime. Ce n'était pas chose facile lorsqu'on garde en mémoire la bataille d'Antifer, en août 1980, les pêcheurs en colère et ces cortèges de ports paralysés. Mais il faut maintenant franchir une étape nouvelle pour conforter la crédibilité et la nécessité d'une politique maritime de reconquête des fonds de commerce, de développement des emplois, de gestion intelligente de l'espace. La loi sur le littoral, avec ses multiples composantes imbriquées, devrait servir de cadre à cette nouvelle dynamique.

FRANÇOIS GROSRICHARD.

● *Pollution de la Seine.* — D'importantes quantités de produits chimiques toxiques se sont déversées dans la Seine, le 29 septembre, à Epinay-sur-Seine, en Seine-Saint-Denis. Plus de 7 000 litres d'acide chlorhydrique, 4 000 litres de bisulfate, 7 tonnes de perchlorure de fer et 2 500 litres d'un puissant détartrant se seraient « échappés » des cuves de la société Jean Laforge et Cie, rue des Carrières, à Epinay-sur-Seine. Il s'agirait d'un acte de malveillance, commis dans la nuit.

FAITS ET PROJETS

CHOOZ POURQUOI ?

Le Front commun ardennais, constitué d'organisations antinucléaires et écologistes, de la C.F.D.T. et du P.S.U., affirme dans un document publié à Charleville-Mézières que la deuxième centrale électronucléaire de Chooz *« ne constitue pas une manne »* pour les Ardennes et *« ne se justifie pas sur le plan énergétique »*.

Selon ce document intitulé « l'Imposture », le chantier de la centrale — qui comportera quatre tranches de 1 300 mégawatts chacune, dont deux sont en construction — ne sera pas accessible aux entreprises ardennaises de bâtiment et travaux publics qui sont de dimensions trop modestes pour répondre aux demandes.

Le texte affirme en outre qu'en admettant même que la construction de la centrale crée des emplois locaux, l'entrée en phase d'exploitation fera diminuer considérablement le nombre de ces emplois. Selon les militants antinucléaires, les travaux de construction créeront en cinq ans deux mille trois cent quarante emplois mais ceux-ci seront maintenus que pendant un an.

Sur la question énergétique, explique le document, « Chooz 2 », censée répondre à une importante consommation de la région Champagne-Ardenne, produira 10 millions de TEP (tonnes-équivalent-pétrole), alors que cette région n'en consomme que 1 544.

C'ÉTAIT UNE ÉCOLE EN CORRÈZE...

Les unes après les autres, les écoles de villages ferment leurs portes en Corrèze. Encore heureux de maintenir au bourg la communale avec son aile mairie et bien souvent sa classe unique. A Allassac, 3 560 habitants, le conseil municipal a dû se résoudre, ces dernières années, à mettre définitivement en vacances les écoles des hameaux de Brochat et de St-Laurent ; il n'y avait plus d'enfants, mais que faire des murs ? Fallait-il clouer la porte du cours moyen ? Si, dans la plupart des communes, les écoles privées d'enfants deviennent des locaux rêvés pour clubs du troisième âge, à Allassac, les bâtiments scolaires des hameaux de Brochat et Saint-Laurent ont trouvé une autre vocation.

L'une des écoles accueille un couple qui, depuis trente ans fabrique des marionnettes, des poupées et met en scène des divertissements avant d'aller les produire sur la route buissonnière des écoles de France.

L'autre école est occupée depuis 1979 par un jeune ébéniste, Fokko de Boer. Ce dernier, traducteur de livres pour enfants, est devenu ébéniste par amour de la Corrèze. Après douze mois de stage intensif, il a installé à Brochat son atelier. Là, il fabrique des jouets de bois que lui commandent quelques-unes des trois cents maternelles de la Ville de Paris. Voilà trois ans que cette aventure a commencé. Trois ans depuis qu'une école désaffectée dans un village de Corrèze a pris à cœur de faire les récréations heureuses des petits Parisiens. — A. G. ■

DÉCENTRALISATION

LA RÉFORME DU STATUT DES GRANDES VILLES

Les conseillers du maire de Paris critiquent sévèrement le projet gouvernemental

M. Jean-Claude Gaudin, député de Marseille, président du groupe parlementaire de l'U.D.F. devrait être présent, le 5 octobre, à la réunion de presse organisée par MM. Jacques Chirac, maire (R.P.R.) de Paris et Francisque Collomb, maire (non inscrit) de Lyon à propos de la réforme du statut des grandes villes élaborée par le gouvernement (« le Monde » du 28 septembre). La veille, le conseil municipal de Lyon et le conseil de Paris auront été convoqués en session extraordinaire par leur maire.

Pour préparer cette réunion les conseillers du maire de Paris ont longuement étudié le projet de loi de réforme du statut de la ville transmis, le 27 septembre, au Conseil d'Etat. M. Jean Colonna, chargé de mission auprès de M. Chirac, a exposé devant la presse quelques-unes de leurs conclusions.

« *Ce projet*, estime-t-il, *sera à l'origine de nombreux conflits entre l'Hôtel de Ville et les mairies d'arrondissement, ce qui aura pour conséquence d'alourdir la machine administrative.* » Il cite comme exemple le fait que le conseil d'arrondissement pourra demander l'inscription à l'ordre du jour du conseil municipal de toute proposition de délibération relative aux affaires de l'arrondissement. Le projet de délibération fera l'objet d'un rapport du maire d'arrondissement et d'un rapport du maire de la commune. Le conseil municipal devra en délibérer dans un délai de six mois. Passé ce délai, le rapport est de droit inscrit à l'ordre du jour de la plus proche séance du conseil municipal.

Cette disposition du projet de loi, selon M. Colonna, *« est la porte ouverte à toutes les démagogies de la part des maires d'arrondissement quelle que soit leur couleur politique. La moindre affaire locale pourra donc être montée en épingle. Si de telles initiatives se multiplient, le conseil de Paris siégera en permanence »*.

Autre exemple donné par le conseiller de M. Chirac : c'est le conseil de Paris qui décidera des moyens financiers à répartir entre les arrondissements. En cas de conflit entre l'assemblée municipale et le conseil d'arrondissement, c'est le Conseil d'Etat qui tranchera en fixant le montant de la dotation. Pour cela plusieurs critères ont été retenus : l'importance démographique de l'arrondissement, le nombre d'équipements locaux à gérer et la composition socio-professionnelle de la population. Ce dernier critère est le plus contesté dans l'entourage du maire, où l'on estime *« que la logique communale est basée sur le nombre des contribuables et non sur des ratios socio-professionnelles »*.

Dernière question : que penser de la loi électorale ? Dans son article 6, elle précise : *« Quand un secteur municipal comporte plusieurs conseils d'arrondissement* (c'est notamment le cas à Paris et à Marseille), *les conseillers municipaux et les conseillers d'arrondissement élus dans ce secteur se répartissent entre les conseils d'arrondissement dans la limite des sièges à pourvoir pour chaque catégorie, les élus de la liste ayant obtenu le plus grand nombre de voix indiquent, dans l'ordre de présentation de la liste, le conseil d'arrondissement dans lequel ils entendent siéger. Les élus des autres listes procèdent ensuite à ce choix, dans le mêmes conditions, en fonction du nombre de voix obtenues.* »

Dans l'article suivant, la loi indique : *« Le choix des élus s'exerce dans les huit jours qui suivent l'élection du maire d'arrondissement. Lorsqu'un ou plusieurs élus n'ont pas exercé leur choix dans ce délai, les sièges vacants sont pourvus par voie de tirage au sort par le maire. »*

« *Ce tirage au sort*, estime M. Colonna, *est une grande première dans le code électoral. Ainsi l'électeur ne saura pas pour qui il vote puisque la répartition par arrondissement ne sera pas connue à l'avance.* » — J. P.

LYON : des élus socialistes demandent la fin d'une « situation anormale »

Correspondance

Lyon. — Installés sur des chaises, autour d'une table de camping, au milieu du hall d'accueil de la mairie du 9e arrondissement dont ils sont les élus depuis 1977, trois conseillers municipaux socialistes lyonnais, MM. Gérard Collomb, Lucien Durand et Claude Bernardin, ont réuni le 29 septembre une conférence de presse insolite.

En ce qui concerne le débat sur le futur statut de Lyon, il s'agissait pour eux d' *« illustrer une situation anormale qui dure depuis six ans et qui oblige les élus de cet arrondissement à « squattériser » la mairie pour y recevoir la presse »*.

Après avoir dénoncé le système actuel qui *« prive les élus de gauche de postes d'adjoints d'arrondissement et les exclut des organismes importants comme les conseils d'administration des offices H.L.M. ou des Hospices civils de Lyon »*, M. Gérard Collomb, député du Rhône, a estimé que *« la future décentralisation représentera une économie de gestion en même temps qu'une meilleure représentation de la population »*. Il a regretté aussi que M. Francisque Collomb, sénateur et maire de Lyon, ait refusé sa proposition de participer à un débat sur FR 3, et s'est déclaré prêt à débattre, le cas échéant, avec M. Michel Noir, député R.P.R. du Rhône.

Enfin, au sujet de la campagne de pétitions lancée par M. Francisque Collomb et M. Michel Noir auprès des Lyonnais afin de dénoncer le projet gouvernemental, M. Gérard Collomb a déclaré : *« Il s'agit d'une course de vitesse engagée à l'intérieur de la majorité lyonnaise pour savoir qui sera le meilleur candidat. Ce sont des manœuvres de politique politicienne qui rompent avec la tradition lyonnaise. »*

MARSEILLE : FRONT UNI DE L'OPPOSITION

L'opposition U.D.F. et R.P.R. à Marseille, à propos du projet de réforme du statut de la ville parle de *« véritable charcutage électoral »*.

M. Jean-Claude Gaudin, député U.D.F. des Bouches-du-Rhône et qui sera candidat aux élections municipales à Marseille, estime que ce projet *« traduit une volonté d'éclatement de la commune et une remise en cause des pouvoir du conseil municipal. »*

M. Hyacinthe Santoni, député R.P.R. de Marseille, parle, lui, d'un *« chef-d'œuvre de basses manœuvres politiciennes »* et dénonce *« le froid cynisme du ministre de l'intérieur dans son génie de la combine »* et *« son souverain mépris de la démocratie »*.

● LE P.C. DE PARIS : PROJET TRES POSITIF. — Mme Madeleine Vincent, membre du bureau politique du P.C.F., a souligné, le 29 septembre, *« le caractère très positif »* du projet de statut des grandes villes, soumis au Conseil d'Etat par le ministère de l'intérieur et de la décentralisation (*le Monde* du 28 septembre). Mme Vincent a formulé des réserves, toutefois, sur le regroupement des seize arrondissements de Marseille en six secteurs et sur la disparité ainsi introduite entre cette grande ville et les deux autres, Paris et Lyon.

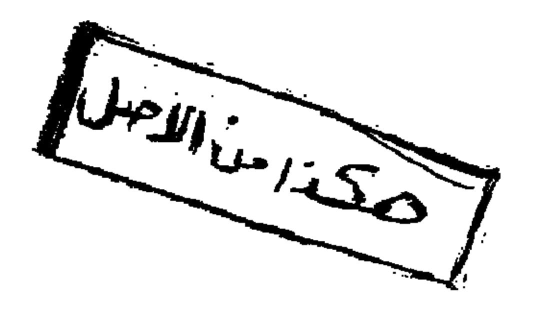
DES PANNEAUX TRÈS POLITIQUES

(De notre corresp. régional.)

Lyon. — « Il ne s'agit absolument pas d'une machine de guerre contre quiconque. Les messages seront essentiellement d'ordre pratique... Sur le plan politique nous saurons nous méfier de l'effet boomerang d'une propagande sans contrôle ». Ces propos de Me André Soulier, adjoint au maire, responsable de l'information, en avril 1981, peu avant l'installation de 25 panneaux lumineux « d'information municipale », méritent d'être rappelés aujourd'hui.

Depuis le 24 septembre les panneaux diffusant le journal électronique lyonnais proposent un message du sénateur et maire. Première page : « Sauvons Lyon. Le maire de Lyon appelle tous les Lyonnais à renvoyer la carte qu'ils trouveront dans leur boite aux lettres ». Deuxième page : « Comme Paris, Lyon est menacée. Si vous refusez l'éclatement de votre ville, écrivez-moi. Francisque Collomb ». Tous les contribuables lyonnais seront-ils sensibles à ce message qui n'a rien d'une information pratique ?

Les élus communistes ont réagi. Le secrétaire de leur groupe au conseil municipal, M. Jean Front, réclame un « droit de réponse » sur le thème : « Soutenez le nouveau statut démocratique pour Lyon ». De son côté, M. Gérard Colomb, député et conseiller municipal (P.S.), s'est élevé, dans une lettre ouverte au maire, contre l'usage des panneaux lumineux malgré l'« engagement solennel qu'en aucun cas il ne saurait en être fait une utilisation politique ». — C. R.



INFORMATIONS « SERVICES »

RÉTROMANIE

BIENNALES DES ANTIQUAIRES A PARIS

Les clients à devises fortes font la loi

Onzième Biennale internationale des antiquaires à Paris : plus de trois cent mille visiteurs sont attendus au Grand Palais par les cent vingt exposants dont les stands sont disposés parmi des jardins automnales. Dès les premiers jours, les transactions ont été très actives. Au dire des antiquaires, les meilleurs acheteurs sont cette année les Américains qui, avec un dollar à plus de 7 francs, ont pu acquérir meubles, objets et tableaux de très grande valeur, dépassant parfois le million de francs. D'autres acheteurs à *monnaie forte*, Allemands et Suisses, se montrent également d'excellents clients. Notons que les ventes à l'étranger des objets de plus de cent ans sont stimulées par une exonération de la T.V.A.

Les acheteurs français se contentent d'antiquités plus modestes, tels que meubles régionaux, pendules, instruments scientifiques, monnaies anciennes, art populaire. Succès également pour les stands d'Extrême-Orient aux objets d'une grande beauté et aux tapis et tapisseries de la plus haute qualité. Enfin le stand arts-déco, dernier style admis au Palais, attire et étonne par la variété et l'originalité des meubles proposés. Le stand des libraires-experts de France est également très fréquenté, et les visiteurs se penchent avec curiosité sur les vitrines d'autographes où ils peuvent lire des lettres manuscrites des rois de France, de Mme de Maintenon, de La Pompadour, d'Appollinaire, de Balzac, de Rousseau, de Zola ou de Freud.

Grande activité également du côté de la boutique où les prix sont limités de 500 F à 10 000 F pour les objets (mais pas toujours justifiés par la qualité) et à moins de 25 000 F pour les meubles. Cette première Biennale en régime socialiste a *semble-t-il ramené le sourire* chez les antiquaires.

GERSAINT.

★ Ouvert tous les jours de 11 heures à 23 heures et le dimanche de 10 heures à 20 heures. Jusqu'au 10 octobre.

CALENDRIER D'OCTOBRE

Salons d'antiquités (A) et foires à la brocante (B)

PARIS PORTE DE PANTIN (B) : Foire à la ferraille et aux jambons, jusqu'au 3 octobre ;

ILE DE CHATOU (B) : Foire à la brocante et aux jambons, jusqu'au 3 octobre ;

GRAND PALAIS PARIS (A) : la onzième Biennale internationale des antiquaires, avec les décorateurs et la haute joaillerie de France, est ouverte jusqu'au 10 octobre (tous les jours 11 heures-23 heures ; dimanche 10 heures-20 heures ; entrée : 25 F ; gratuite pour les enfants de moins de huit ans accompagnés ; métro : Champs-Elysées-Clemenceau) ;

THIONVILLE (57) : 2-3 octobre (AB) ;

ALBI (81) : 2-4 octobre (AB) ;

BESANÇON (25) : 2-10 octobre (A) ;

JARZÉ (49) : 3 octobre (B) ;

NANTES (44) : 7-11 octobre (A) ;

REIMS (51) : 7-11 octobre (A) ;

BORDEAUX-PESSAC (33) : 17 octobre (AB) ;

FOUGÈRES (35) : 9-10 octobre (B) ;

BRACIEUX (41) : 9-11 octobre (B) ;

CHATEAUROUX (36) : 9-11 octobre (A) ;

AIX-SUR-VIENNE (87) : 9-10 octobre (AB) ;

AIX-LES-BAINS (73) : 9-13 octobre (AB)

ROUEN (76) : 9-17 octobre (A) ;

PARIS (piscine Deligny) : 15-24 octobre (B) ;

AUXERRE (89) : 16-18 octobre (A) ;

MARSEILLE (13) : 20-25 octobre (A) ;

EVRY-II (91) : 21-30 octobre (AB) ;

CHARTRES (28) : 22-25 octobre (AB) ;

ARLES (13) : 23 octobre-2 novembre (A) ;

ALENÇON (61) : 28-31 octobre (AB) ;

ORLÉANS (45) : 28 octobre-1er novembre (A) ;

EVREUX (27) : 29 octobre-1er novembre (A) ;

LAVAL (53) : 30-31 octobre (AB) ;

LE TOUQUET (62) : 30 octobre-2 novembre (A).

loterie nationale — LISTE OFFICIELLE DES SOMMES A PAYER TOUS CUMULS COMPRIS AUX BILLETS ENTIERS

TRANCHE DES VENDANGES

TIRAGE N° 60 DU 29 SEPTEMBRE 1982

TERMINAISONS	FINALES ET NUMEROS	SOMMES A PAYER (F.)	TERMINAISONS	FINALES ET NUMEROS	SOMMES A PAYER (F.)
1	421 571 891 2 301 5 261 31 801 327 311	300 300 300 2 000 2 000 10 000 1 000 000	5	81 765	10 200
			6	246 926 8 716	300 300 2 000
2	2 32 292 992 1 622 20 662	100 300 600 600 2 100 10 100	7	47 057 54 237	200 300 10 000
3	63 023 1 983 47 403	200 300 2 000 10 000	8	68 458 3 618 37 768 139 998	200 500 2 000 10 200 4 000 000
4	320 6 480	300 2 000	9	409 469 829	300 500 300
5	65 995 3 295 6 525 03 835 76 795	200 500 2 000 2 000 10 000 10 000	0	0 510 710 870 880 990 0 650 40 290 86 120	100 600 600 600 600 600 2 100 10 100 10 100

PROCHAIN TIRAGE LE SAMEDI 2 OCTOBRE 1982 TRANCHE DU PRIX DE L'ARC DE TRIOMPHE à ALFORTVILLE (Val-de-Marne)

LOTO TIRAGE N° 39 — 2 14 16 23 32 34 — NUMERO COMPLEMENTAIRE 5

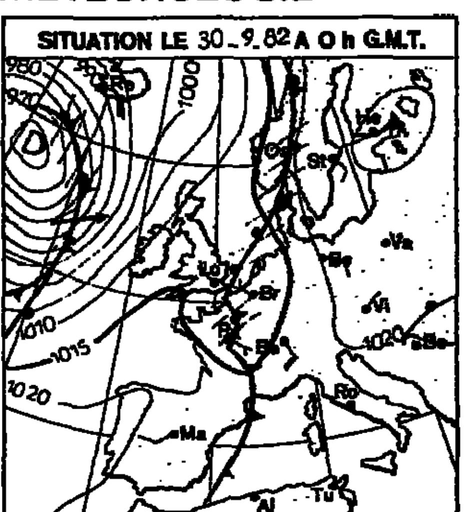
PROCHAIN TIRAGE LE 6 OCTOBRE 1982 VALIDATION JUSQU'AU 5 OCTOBRE APRES-MIDI

LOTERIE NATIONALE - TRANCHE DES VENDANGES 1982 - N° 60

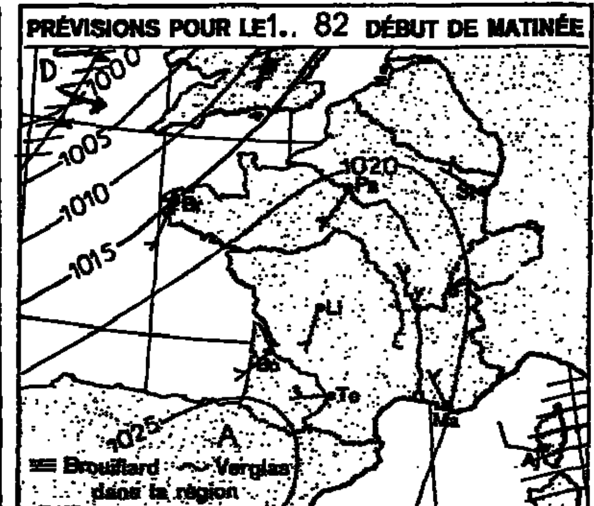
MÉTÉOROLOGIE



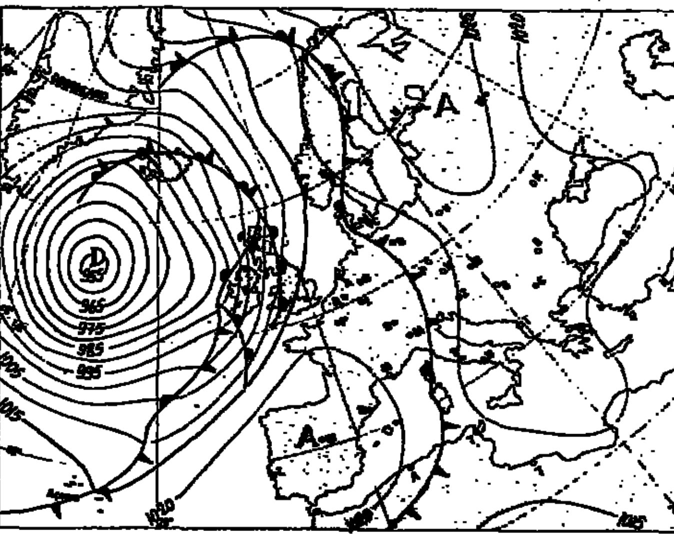
SITUATION LE 30-9-82 A 0 h G.M.T.



PRÉVISIONS POUR LE 1.. 82 DÉBUT DE MATINÉE



PRÉVISIONS POUR LE 1er OCTOBRE A 0 HEURE (G.M.T.)



Evolution probable du temps en France entre le jeudi 30 septembre à 0 heure et le vendredi 1er octobre à 24 heures :

La perturbation pluvio-orageuse qui circulait sur la France ces deux derniers jours s'éloigne rapidement vers l'est, tandis qu'une dorsale en voie de développement par le sud-ouest dirige la partie active d'une nouvelle perturbation atlantique vers les îles Britanniques.

Vendredi, des résidus pluvio-orageux seront encore observés le matin sur la Corse : sur les autres régions, les formations de brumes, brouillards et nuages bas seront nombreuses. Au cours de la matinée, la nébulosité restera importante de la Bretagne à la Normandie et aux Flandres, mais l'après-midi des éclaircies apparaîtront en toutes régions et seront prédominantes au sud de la Loire. Les vents seront faibles, et les températures minimales avoisineront 11 à 14° C près des côtes de la Manche et de l'Atlantique, 9 à 12° C dans les régions de l'intérieur, 15 à 17° C près de la Méditerranée. L'après-midi, les températures seront agréables et comprises entre 20 et 25° C du nord au sud.

La pression atmosphérique réduite au niveau de la mer était à Paris, le 30 septembre à 8 heures, de 1016,6 millibars, soit 762,5 millimètres de mercure.

Températures (le premier chiffre indique le maximum enregistré au cours de la journée du 29 septembre ; le second, le minimum de la nuit du 29 au 30 septembre) : Ajaccio, 27 et 15 degrés ; Biarritz, 18 et 14 ; Bordeaux, 18 et 11 ; Bourges, 24 et 13 ; Brest, 14 et 6 ; Caen, 17 et 12 ; Cherbourg, 15 et 11 ; Clermont-Ferrand, 24 et 14 ; Dijon, 22 et 14 ; Grenoble, 25 et 14 ; Lille, 21 et 13 ; Lyon, 24 et 14 ; Marseille-Marignane, 25 et 17 ; Nancy, 22 et 11 ; Nantes, 18 et 11 ; Nice-Côte d'Azur, 24 et 16 ; Paris-Le Bourget, 21 et 13 ; Pau, 17 et 13 ; Perpignan, 23 et 17 ; Rennes, 18 et 11 ; Strasbourg, 22 et 12 ; Tours, 20 et 13 ; Toulouse, 24 et 15 ; Pointe-à-Pitre, 31 et 25.

Températures relevées à l'étranger : Alger, 28 et 21 degrés ; Athènes, 29 et 16 ; Berlin, 23 et 11 ; Bonn, 23 et 13 ; Bruxelles, 22 et 14 ; Le Caire, 34 et 24 ; îles Canaries, 24 et 20 ; Copenhague, 19 et 14 ; Dakar, 33 et 27 ; Djerba, 30 et 24 ; Genève, 20 et 13 ; Jérusalem, 26 et 14 ; Lisbonne, 22 et 14 ; Londres, 13 et 6 ; Luxembourg, 20 et 13 ; Madrid, 17 et 12 ; Moscou, 16 et 8 ; Nairobi, 25 et 16 ; New-York, 22 et 14 ; Palma-de-Majorque, 28 et 17 ; Rome, 28 et 17 ; Stockholm, 13 et 10 ; Tozeur, 34 et 24 ; Tunis, 30 et 21.

(Document établi avec le support technique spécial de la Météorologie nationale)

JOURNAL OFFICIEL

Sont publiés au *Journal officiel* du jeudi 30 septembre :

DES DÉCRETS

- Portant création d'un système de fabrication des titres de séjour des étrangers.
- Modifiant le décret du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la région parisienne et portant approbation d'une convention passée entre l'Etat, le Syndicat des transports parisiens et la Société nationale des chemins de fer français.
- Modifiant le décret du 30 août 1957 portant fixation du statut particulier des personnels de la catégorie A des services extérieurs de la direction générale des impôts.
- Autorisant la création par Electricité de France de deux tranches de la centrale nucléaire de Nogent dans le département de l'Aube.

DES ARRÊTÉS

- Portant institution d'une agrégation d'éducation physique et sportive.

UNE LISTE

- Principale des candidats déclarés titulaires du brevet de préparation militaire supérieur.

ARLEQUIN

RESULTATS OFFICIELS DU TIRAGE N° 61 DU 29 SEPTEMBRE 1982

Finales et numeros	Les sommes à payer sont indiquées tous cumuls compris pour un billet entier
1	Tous les billets terminés par 1 gagnent 70 F dans toutes les séries
33	Tous les billets terminés par 33 gagnent 500 F dans toutes les séries

Finales et numeros	Numeros gagnants dans toutes les séries										Sommes à payer (F.)
717	0177	1177	2177	3177	4177	5177	6177	7177	8177	9177	800
	0717	1717	2717	3717	4717	5717	6717	7717	8717	9717	4 400
	0771	1771	2771	3771	4771	5771	6771	7771	8771	9771	870
082	0028	1028	2028	3028	4028	5028	6028	7028	8028	9028	400
	0082	1082	2082	3082	4082	5082	6082	7082	8082	9082	4 000
	0208	1208	2208	3208	4208	5208	6208	7208	8208	9208	400
	0280	1280	2280	3280	4280	5280	6280	7280	8280	9280	400
	0802	1802	2802	3802	4802	5802	6802	7802	8802	9802	400
	0820	1820	2820	3820	4820	5820	6820	7820	8820	9820	400

Finales et numeros	Numeros gagnants	Sommes à payer Série 22 (F.)	Sommes à payer Autres séries (F.)	Numeros gagnants	Sommes à payer Série 22 (F.)	Sommes à payer Autres séries (F.)
4643	3446	20 000	4 000	4463	20 000	4 000
	3464	20 000	4 000	4634	20 000	4 000
	3644	20 000	4 000	4643	3 010 000	32 000
	4346	20 000	4 000	6344	20 000	4 000
	4364	20 000	4 000	6434	20 000	4 000
	4436	20 000	4 000	6443	20 000	4 000

PROCHAIN ARLEQUIN LE 13 OCTOBRE 1982 - TIRAGE TELEVISE à 19 h 50

LOTERIE NATIONALE TIRAGE DU 29 SEPTEMBRE 1982 - N° 61

MOTS CROISÉS

PROBLÈME N° 3 288

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
I									
II						■			
III						■			
IV					■				
V		■						■	
VI							■		
VII		■				■			
VIII						■			
IX		■			■				
X				■					■
XI	■		■				■		

HORIZONTALEMENT

I. Important personnage né pendant la Renaissance et très en vue au cours de la Restauration. – II. Naît avec le cœur et meurt avec les sens. Charges progressives. – III. Unités d'un système métrique ayant le pied comme base de calcul. Nom d'un chien. – IV. Nom d'un James et prénom d'un Martin de l'écran. Parcourir *le Monde* en est un excellent exemple. – V. En France. – VI. Elle est administrée avec un évident souci de correction. Début d'une belle séquence. – VII. Personnel. Bâtisseuse de couches. – VIII. Effets de surchauffe. Ne fait pas honneur au chef qui l'accueille. – IX. Initiales du compositeur du *Chevalier à la rose*. Distributrice de « jetons ». – X. Sommation avant poursuite. Eau salée dans le désert. – XI. Poids lourd. Permet d'avoir de jolis traits.

VERTICALEMENT

1. Rendez-vous d'affaires. – 2. N'est pas la plus onéreuse quand on la dit chère. Sa hauteur rend certains passages difficiles. – 3. Fabricants d'héroïne sans relation avec la French-connection. – 4. Font très mauvais effets. – 5. Un saint Jean-*Baptiste* y procéda à de nombreux baptêmes. Ses nappes sont bordées de galons. Participe passé. – 6. Prit la direction du Sud pour finalement se rendre au Nord. Manifeste souvent sa mauvaise humeur pour des clous. – 7. Loin de se montrer coulants. Son fil appelait souvent la couture après en avoir décousu. – 8. Insuffler un fortifiant. Obtint un fauteuil à l'Académie sous un nom qu'il donna à un fauteuil. – 9. Précieux remontant pour asthmatiques.

Solution du problème n° 3 287

Horizontalement

I. Moustachu. – II. Antérieur. – III. Ici. Is. – IV. Sol. Ports. – V. Irisé. Ur. – VI. Ternies. – VII. Otaries. – VIII. Taire. SAR. – IX. Etres. Eut. – X. Rée. Rani. – XI. Est. Auer.

Verticalement

1. Massicoter. – 2. On. Or. Tâtée. – 3. Utilitaires. – 4. Sec. Serre. – 5. Triperies. – 6. AT. Né. Ra. – 7. Ce. Ruisseau. – 8. Huître. Aune. – 9. U.R.S.S. Sertir.

GUY BROUTY.

PARIS EN VISITES

SAMEDI 2 OCTOBRE

« La crypte de Notre-Dame », 14 h 30, parvis côté préfecture, Mlle Schmidt.

« Le Marais », 15 h, hall métro Chemin-Vert, Mme Allaz.

« Musée du costume », 15 h, 10, avenue Pierre-Ier-de-Serbie, Mme Bachelier.

« L'Institut de France », 15 h, devant l'Institut quai Conti, Mme Bouquet des Chaux.

« Eglises Saint-Stéphane et Saint-Pierre de Chaillot », 15 h, 5, rue Georges-Bizet, Mme Pennec.

« Hôtel de Sully », 15 h, 62, rue Saint-Antoine, Mme Vermeersch (Caisse nationale des monuments historiques).

« Hôtel Gouthière », 15 h, 6, rue Pierre-Bullet (Approche de l'art).

« Musée de l'Assistance publique », 15 h, 47, quai de la Tournelle (Arcus).

« Jardins et cours de Montmartre », 15 h, métro Lamarck-Caulaincourt (Arts et curiosités de Paris).

« Rue d'Aboukir, Cour des miracles, Notre-Dame-de-Bonne-Nouvelle », 15 h 15, 19, rue de Cléry, Mme Barbier.

« Les impressionnistes au Musée du Jeu de Paume », 14 h 30, hall d'entrée, Mme Ragueneau.

« La Sorbonne », 15 h, 46, rue Saint-Jacques, Mme Moutard (Connaissance d'ici et d'ailleurs).

« Le bourg Saint-Germain-des-Prés », 15 h, devant l'église, Mme Czarny.

« Hôtels de la rue du Bac, Jardin des missions étrangères », 15 h, devant Saint-Thomas-d'Aquin, Mme Ferrand.

« Le vieux Montparnasse », 15 h, 100, rue d'Assas, Mme Hager.

« Hôtel de Mondragon », 15 h, 3, rue d'Antin, Mme Isabelle Hauller.

« Grands hôtels de l'île Saint-Louis », 15 h, 3, quai d'Anjou (Histoire et archéoligie).

« Saint-Germain-des-Prés, jardins et vestiges de l'abbaye », 15 h, métro Mabillon, M. Jaslet.
ville (Paris et son histoire).

« Notre-Dame de Paris », 14 h 30, métro Cité (Lutèce-visites).

« *La Seine et ses vieux ponts* », 10 h 30 et 20 h 30, Théâtre du Châtelet (Paris autrefois).

« Le vieux faubourg Saint-Antoine », 15 h, métro Faidherbe-Chaligny (Résurrection du passé).

« Vieux quartiers de l'île de la Cité », 14 h 30, métro Pont-Neuf, statue Henri IV, Mme Romann.

« Tombes célèbres du Père-Lachaise », 14 h 45, métro Père-Lachaise (Tourisme culturel).

« Marais inconnu, abbaye Maubuisson », 14 h 30, 2, rue de Sévigné (Le Vieux-Paris).

« Du côté de Nogent », 15 h, avenue de Joinville, sortie R.E.R., Mme Garcia.

« Maison de la légion d'honneur à Saint-Denis », 15 h, portail basilique, Mme Boileau.

« Passages et jardins de la montagne Sainte-Genviève », 15 h, église Saint-Médard, J.-C Pennec (Paris et son histoire).

« Hôtel Biron », 15 h, 77, rue de Varenne (Visages de Paris).

CONFÉRENCES

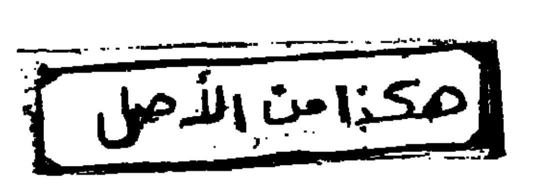
14 h 45, 60, boulevard Latour-*Maubourg*. « *La Norvège* » (Rencontre des peuples) (audiovisuel) et 17 h 45 « La Suède ».

15 h, Palais de la découverte, avenue Franklin-Roosevelt, G. Chapouthier : « Mémoire, comportement animal et cerveau ».

15 h, 9, rue Pierre-Nicole, M. Schmitt : « A l'aube d'une ère nouvelle » (Mouvement du Graal).

JEUX

BRIDGE : LES CHAMPIONNATS *DU MONDE*. – Cinquante-cinq nations participeront, du 1er au 16 octobre, aux championnats du monde de bridge à Biarritz. Pour la première fois, y participeront la République populaire de Chine, la Roumanie, les Emirats arabes unis et le Koweït.



Le Monde

culture

CINÉMA

« LE MARQUIS S'AMUSE » DE MARIO MONICELLI

La farce du charbonnier

Qu'il ait ou non existé, au dix-septième, dix-huitième, dix-neuvième siècle — les historiens italiens, nous dit-on, ne sont pas d'accord sur ce point, — le marquis Onofrio del Grillo, aristocrate romain qui considérait la vie comme une farce, est devenu un personnage de légende. Son florilège est presque inépuisable. Mario Monicelli et ses scénaristes y ont puisé pour bâtir un récit picaresque, qu'ils ont situé à Rome dans les années 1800, à l'époque où une partie de l'Italie est occupée par les troupes de Napoléon, le pape arrêté, les États pontificaux annexés à l'Empire.

Construits en une suite de sketches, le film se fixe dans sa deuxième partie sur l'histoire la plus célèbre du marquis : découvrant qu'un charbonnier est son sosie, il lui fait prendre sa place dans son palais, au sein de sa famille. Le charbonnier croit rêver, puis s'habitue, jusqu'au moment où l'histoire tourne mal.

Les exploits du marquis épousent le cours des événements politiques. Garde noble et camérier secret du pape, il entretient avec celui-ci une sorte de complicité, même quand il le berne. Ses farces, parfois cruelles, sont des leçons données au pouvoir en place et à sa propre caste.

Bien que le film fasse souvent rire, on ne peut le définir comme une « comédie à l'italienne », mais plutôt comme une satire mordante de la Rome obscurantiste, conservatrice, rétrograde, traversant une tempête à laquelle elle résiste farouchement. Du progrès révolutionnaire pressenti par del Grillo, Rome ne retient que la guillotine. Les extravagances du marquis font éclater les conventions, les rites, les mesquineries d'une société arrêtée dans le temps. Certaines envolées dramatiques de la mise en scène (pour l'arrestation du pape, entre autres), l'utilisation superbe de la couleur affinent le style de cette chronique d'époque, où, jusqu'au pied de l'échafaud, la farce est une défense contre tous les abus du pouvoir. Il y a de la grandeur dans le personnage de Pie VII — incarné par Paolo Stoppa, — lui-même victime d'un de ces abus ; Alberto Sordi joue *le marquis avec une fantaisie très détachée*, un cynisme de surface et une force intérieure étonnante. Il donne un sens concret, démystificateur, aux actes empruntés à la légende. Dans le rôle du charbonnier Gasperino, il en fait un peu trop, comme s'il voulait *se rattrapper d'une composition* plus sobre que d'habitude.

JACQUES SICLIER.

★ Voir les films nouveaux.

THÉATRE

« La Dernière Nuit de l'été », à Édouard-VII

Arestrup en renfort

Alexei Arbuzov, soixante-quatorze ans, l'auteur dramatique russe qui obtient les plus grosses audiences dans son pays, préfère présenter, sur les planches, des familles d'un certain standing.

Dans *La Dernière Nuit de l'été*, sa pièce la plus récente créée cette année à Moscou, un savant astronome, Vladimir (Maurice Teynac), après des décennies de mariage, annonce à sa femme, Liouba (Edwige Feuillère), chirurgienne, qu'il aime quelqu'un d'autre.

La maman de Vladimir, professeur de français (Louise Conte), et la fille de Vladimir, sociologue (Frédérique Tirmont), prennent mal la chose. Liouba, elle, va montrer quelque force d'âme.

Alexei Arbuzov travaille surtout dans le sentimental tempéré, un peu fin. Soupir et mouchoir. Un naturalisme sans lourdeur. Pas vraiment du boulevard, mais un théâtre de coteau modéré, qui n'effarouchera personne. D'assez jolis dialogues. Avec *le Bateau pour Lipaïa*, Arbuzov avait réussi, en 1975, son coup de maître.

Au Théâtre Édouard-VII, l'adaptation de Pol Quentin, les décors de Jean-Philippe Bertrand, la mise en scène d'Yves Bureau, ne sont pas plus prétentieux que la pièce elle-même.

Pour nos publics, l'événement est la présence de la célèbre comédienne Edwige Feuillère, qui est très bien, qui n'a pas perdu l'habitude de terminer ses phrases sur un ton de nez un peu bonhomme, même un peu gendarme. Mais ici, Edwige Feuillère a de la peine à moduler un *personnage* qu'Arbuzov *maintient* dans le banal.

On dirait que l'auteur s'est exclusivement intéressé à un individu très rarement présent sur les scènes soviétiques, le neveu de l'astronome Vladimir, paresseux, légèrement filou semble-t-il, névrotique, un certain Dimitri, qui arrive sans raison le jour même où Vladimir annonce qu'il aime une jeune dame.

Ce bon à rien, extérieur au propos, est le seul qui trouvera les mots justes, les gestes réconfortants, et Arbuzov met du cœur et pas mal *de talent à inventer ce Dimitri. Rôle* tenu chez nous par un acteur de grande classe, étrange, attachant, aux expressions imprévisibles, qui a toujours l'air de prendre les phrases, le jeu, par hasard, au vol : Niels Arestrup. Cet admirable comédien donne à l'œuvre d'Arbuzov une dimension, une lumière, qu'en fait, sans lui, elle n'aurait pas.

MICHEL COURNOT

★ Edouard-VII, 21 heures.

EXPOSITIONS

POL BURY AU MUSÉE D'ART MODERNE

Le jeu de l'art

Depuis quelques années, Pol Bury répand ses sculptures dans les parcs, les musées et devant les édifices publics. Des sculptures qui s'agitent, qui bougent. Il a eu cette idée inimaginable de simuler des arbres, des buissons, des massifs offerts à la caresse du vent, par de savantes constructions articulées qui se meuvent grâce au poids de l'eau allant et venant à l'intérieur de cylindres d'acier.

Le fluide qui les traverse les casse et les redresse aléatoirement, les organise et les désorganise perpétuellement. Jeu d'enfant qu'un petit souffle de poésie étonne.

Le projet avait commencé en 1976, et Pol Bury a depuis exploité cette veine, c'est-à-dire amélioré la variété *d'une sculpture qui ne tient* pas en place et épouse la mobilité de l'eau, qui navigue à travers le fer, sautant d'un cylindre à l'autre pour ranimer son inertie.

Le sculpteur a toujours occupé une place à part, tant chez les surréalistes, dont il fut proche dans sa Belgique natale, que chez les cinétistes, avec lesquels il exposait galerie Denise-René. A l'ingéniosité du mouvement perçu dans l'instant, il ajoute une rêverie sur des sensations de vertige ancrées dans le passé.

Grâce à la rétrospective du Musée d'art moderne de la Ville de Paris, nous pouvons voir toutes les métamorphoses de cette « petite sensation » qui, chez Pol Bury, passe d'une œuvre à l'autre, d'une période à l'autre. On remonte aux premières « cinétisations » de figures géométriques abstraites, aux lutrins de bois avec cordes sonnantes, aux pointus plans inclinés — à cent vingt boules — sortis d'une mise en scène architecturale de Chirico où le déferlement de sphères reste toujours en suspens.

Une incertaine épouvante

D'abord en bois, puis en métal poli, les mêmes catastrophes menacent sans jamais s'accomplir. Pol Bury se donne le plaisir d'une incertaine épouvante dans ces déplacements subreptices d'objets en apparence inanimés, qui *réclament* beaucoup d'attention, donc de participation, pour être décelés.

Avec les fontaines qu'on avait d'abord vues à la Fondation Maeght, la sculpture de Pol Bury quitte la sphère nocturne du surréalisme cinétique pour entrer dans un jeu plus clair de l'ironie mécanicienne, où l'arbre sans pommes fait mine de choir sous l'effet de la pesanteur.

Dans les œuvres de ces deux dernières années, le sculpteur remplace le balancement des objets par un jeu de ramollissement des formes. Une cinétisation d'images et de mots peints par séquences de dix ou de douze se défait graduellement. La statique composition de Mondrian — période classique — se déséquilibre doucement, fond comme un bloc de glace. Mais sa symétrie initiale est tellement plus tendue ! De grands monochromes rouges, bleus, verts, offrent leurs manteaux inaltérables à des mots mythifiés par les mouvements artistiques et que Pol Bury défait jusqu'au dernier degré. Mélange plaisant de la froide esthétique minimaliste et de son contraire, le tachisme, brûlant et maniériste.

Pol Bury joue les irrévérencieux — c'est la règle avec l'histoire de la peinture. Ses références sont précises. Il fait de l'art avec de l'art, en voulant ébranler sa stabilité. L'image mouvante le fascine.

JACQUES MICHEL.

★ Musée d'art moderne de la Ville de Paris, jusqu'au 17 octobre.

DANSE

Le Ballet de Washington aux Champs-Elysées

Qu'est-ce qui a bien pu inciter Jean Robin à inaugurer son vingtième Festival international de danse avec le Ballet de Washington ? Il s'agit d'une troupe médiocre et condamnée à le rester puisqu'elle est vouée à danser exclusivement les œuvres du jeune Choo San Goh dont le talent de chorégraphe est nul.

Quel que soit le style choisi — classique, néo-classique, contemporain, — ses ballets ne sont qu'une accumulation de clichés. Etranger à *toute idée de composition ou de* tempo musical, il déploie ses danseurs comme des soldats en manœuvre et n'hésite pas, dans *Fives*, à lancer simultanément cinq couples sur orbite comme un jongleur chinois jouant avec des assiettes. C'est la danse réduite à son caractère le plus tristement décoratif.

Le succès que Choo San Goh remporte actuellement aux Etats-Unis peut s'expliquer par le manque de nouveaux chorégraphes, mais l'on frémit à lire dans le programme qu'il est considéré comme un des successeurs possibles de Balanchine, quand il est, à tous points de vue, l'anti-Balanchine.

Peters Martins et Heather Watts — invités — ne sont pas au mieux de leur forme. *Le Corsaire* qu'ils interprètent — très *approximatif pour lui*, et propre, sans plus, chez elle — nous laisse irrémédiablement avec le sentiment d'une soirée perdue.

MARCELLE MICHEL.

★ Théâtre des Champs-Elysées, 20 h 30.

« Esoterik Satie »

AU CASINO DE PARIS

Salle bien parisienne, mardi soir 28 septembre au Casino de Paris, pour la première représentation de *Esoterik Satie*, « fantaisie sérieuse » de Lorca Massine. Nous en parlons d'expérience, car, obligeamment placé de guingois aux mezzanines, nous n'avions que le parterre à contempler.

Entre deux épaules prostrées sur le rebord du balcon, nous avons bien aperçu de-ci de-là quelques aigrettes de ballerines, et, émergeant à temps régulier, les hauts-de-forme de figurants ou le melon et la barbiche du pauvre Satie lui-même (quand ils sautaient), mais, pour le reste, comme nous répugnons au torticolis, le spectacle consistait dans la pantomime du pianiste manipulant les célèbres petites *pièces ésotériques* que traduisaient sur une bande lumineuse des sentences auprès desquelles les vers de Maeterlinck étaient clairs comme de l'eau de roche.

Frustation scénique d'autant plus regrettable que Lorca Massine, fils du grand Leonide des Ballets russes, est le dynamique maître d'œuvre du ballet de l'Opéra de Rome, venu se produire pour un mois à Paris. A revoir, que non pas, à voir !

O. M.

★ *Casino de Paris, 20 h 30.*

■ **Louis Gautier-Vignal, historien de la Renaissance, est mort à l'âge de quatre-vingt-quatorze ans. Il a publié, notamment, des ouvrages sur Machiavel, Erasme et Pic de la Mirandole.**

[Louis Gautier-Vignal, qui était aussi romancier et poète, fut un familier de Marcel Proust. Il a écrit sur l'auteur de *la Recherche* un essai intitulé *Proust connu et inconnu* (éd. Laffont).]

■ **ERRATUM. — C'est Peter Meven qui tenait le rôle du prince Grémine dans *Eugène Onéguine* (*Le Monde* du 29 septembre) et non Peter Grémine.**

VARIÉTÉS

LE CUARTETO CEDRON A BOBINO

Vingt ans de musique et d'émotions

Au début des années 60, armé simplement de ses vingt ans, Juan Cedron quittait les faubourgs de Mar-del-Plata pour Buenos-Aires. Et dans la violence des jours et des marches perdues, Cedron engageait un long dialogue avec les cent quartiers d'une *gigantesque* métropole où chacun avait un espoir, un désir de se battre pour un monde réel tout en se démenant dans un univers affectif, où, le soir, les hommes, comme l'écrivait Jorge Luis Borges, « *partageaient un passé illusoire* » tandis qu'un piano, un bandonéon et un violon envoyaient un tango d'Anibal Troilo.

Juan Cedron entrait dans les nuits des *portenos* — les habitants de Buenos-Aires, — rencontrait Raoul Gonzalez Tunon dont les livres de poésie, respiraient page après page, vers après vers, le climat et l'esprit de la ville. Il se liait d'amitié avec Juan Gelman qui, avec d'autres mots, saisissait une cité moderne où les hurlements des sirènes de police déchiraient la nuit parmi la stupidité, la répression et la mort. Une autre amitié et une entente musicale intime liaient au même moment Juan Cedron avec le bandonéoniste César Stroccio, le violoniste Miguel Praino, le guitariste et violoncelliste Carlos Carlsen.

C'est le vingtième anniversaire de ces rencontres, de ces errances — et de l'histoire et des drames qui ont suivi — que le Cuarteto Cedron célèbre aujourd'hui à Bobino, sur une scène où des éléments de décor suggèrent une boîte de tango de Buenos-Aires, El Caño Quatorze ou El Viejo Almacen.

En dépit des réalités tragiques et de l'exil, les quatre musiciens du Cuarteto ont gardé intactes une foi en leur musique, une énergie et une volonté pour poursuivre un travail en profondeur sur la tradition. Jamais la routine ne les a effleurés. Naturellement, et avec leur lyrisme, *ils ont continué d'explorer toutes les* ressources d'une musique qui porte d'une manière sublime l'âme d'un peuple. Et le spectacle que tous les quatre offrent avec l'énorme générosité de l'habitant de Buenos-Aires, avec son appétit féroce de vivre, est d'une grande densité émotionnelle, d'une musicalité somptueuse.

Le Cuarteto réunit dans le même spectacle les mots de Tunon, de Gelman, de Borges, et de nouveaux auteurs comme Javier Villafane. Et le bandonéon bouleversant de Stroccio, le violon parfois déchirant de Praino, se mêlent intimement à la voix vibrante, grave et passionnée de Juan Cedron, à sa façon féline de jouer avec les mots.

CLAUDE FLÉOUTER.

★ Bobino, 20 h 45.

★ Albums distribués par S.F.P.P.

« A la source du petit peuple anonyme »

Vingt ans d'existence, dix années passées en Argentine , dix années passées en France. Deux longues périodes « *qui ne font qu'une* » dit Juan Cedron, parce que là-bas, comme ici, ils suivent « *le même chemin* ». « *Le seul doute, si nous étions restés en Argentine : est-ce que nous serions encore en vie ? Parce que nous gênons, c'est une réalité. Ensuite, est-ce que nous aurions la chance de pouvoir continuer à jouer avec l'évolution de la politique culturelle ces dernières années qui a minorisé, marginalisé le tango ?*

» *Après le coup d'Etat et la chute de Peron, tout le monde se posait la question de s'affronter ou non aux militaires. Et nous, artistes, nous nous posions la même question à l'intérieur d'une autre, celle de l'identité. Comment être le porte-parole des gens ?*

» *Nous n'avons jamais parlé de « révolutionner » le tango, nous sommes des musiciens, nous jouons. Nous avions un combat, oui, après le coup d'Etat, de ne pas se laisser faire par le pouvoir. On avait compris qu'avec le retour de la vieille oligarchie, on risquait de la perdre, notre identité. Il y a eu un mouvement, un processus massif de résistance, qui a été coupé ensuite. Mais nous n'avons jamais eu de théorie sur la musique, pas plus maintenant qu'avant. Nous voulions faire des choses belles, nous cherchions comment arriver à la beauté. Nous avons fait des chansons très dures, très engagées et puis d'autres, très lyriques, avec l'amour, le feu. Parfois on revient à la source du tango, à la source du petit peuple anonyme ; c'est une manière de prendre de la vitamine et de repartir, parce que nous sommes de plus en plus attaché au vrai tango traditionnel et nous aimons aussi faire bouger les structures. Parfois, on découvre...*

» *Nous sommes des boulangers. On ne peut pas changer. Heureusement qu'il y a des boulangers qui font des baguettes. Une baguette, ça ne change pas beaucoup. Le tango est un langage, c'est notre langage à nous, Argentins. On ne peut pas en parler, cela se passe à un autre niveau que les mots, cela vient du dedans, on se met dans la chanson qui passe par nous, nous sommes touchés par des sensations poétiques, nous faisons résonnance, nous sommes un peu un amplificateur. C'est tout* ».

Propos recueillis par Catherine Humblot

MUSIQUE

Les cassettes de l'Opéra

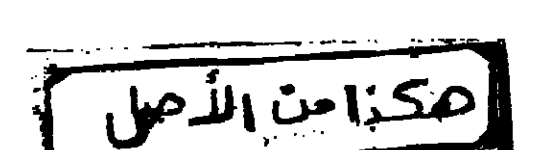
L'Opéra de Paris vient de tenir coup sur coup deux conférences de presse, l'une pour affirmer la cohésion de l'équipe dirigeante et rappeler les programmes de la nouvelle saison, l'autre pour présenter les premières vidéo-cassettes réalisées avec la société Cinéthèque : le concert de la Fondation Maria Callas avec Agnès Baltsa ; la Tosca *avec Kiri Te Kanawa ;* Roméo et Juliette *avec Neil Shicoff et Barbara Hendrickx. Suivront dans un avenir proche des productions de cette saison :* Eugène Onéguine, la Belle Hélène, Luisa Miller, la Chauve-Souris *et un spectacle de ballets* (Préludes, Auréole et Esplanade) *(1).*

On notera que ces cassettes ont pu voir le jour grâce à un accord total avec l'ensemble des personnels, qui ont « manifesté, selon M. Jean-Pierre Leclerc, directeur général, la plus large ouverture ». *D'autre part, une politique nouvelle d'enregistrement va être mise en œuvre, notamment avec la marque Erato (premiers titres :* la Symphonie fantastique *et* la Damnation de Faust, *de Berlioz) ; et ces jours derniers, le chœur de l'Opéra de Paris était à Berlin pour enregistrer, à la satisfaction générale,* Carmen, *sous la direction d'Herbert von Karajan.*

Ces enregistrements ne peuvent faire oublier cependant que le nombre des retransmissions télévisées « de service public » a beaucoup diminué ces dernières années. (Renseignements : Opéra de Paris, 8, rue Scribe ; Cinéthèque, 130, rue de Courcelles, 75017 Paris : tél. : 267-37-42.

(1) Prix de vente par cassette : 700 F.

■ **La National Gallery de Londres vient d'acquérir un tableau de Poussin, *le Triomphe de Pan*, peint à Rome en 1636, à la demande du cardinal de Richelieu, et expédié à Paris. L'œuvre, estimée 15 millions de francs, était la propriété de la famille Dent-Brocklehurst. C'est le onzième Poussin du musée londonien.**



SPECTACLES

théâtre

LES SPECTACLES NOUVEAUX

SADO ET MASO. – Nouveautés (770-52-76), 20 h 30.
SARAH ET LE CRI DE LA LANGOUSTE. – Œuvre (874-48-52), 20 h 30.
LE FUNAMBULE UNIJAMBISTE. – Espace Gaîté (327-95-94), 18 h 30.
LA MARMITE. – Studio Bertrand (783-64-66), 20 h 30.
NUIT DE RÊVE. – Péniche-Théâtre (245-18-20), 21 h.
CÉLIMARE LE BIEN-AIMÉ. – La Courneuve, Centre culturel Hondremont (838-92-60), 20 h 30.

HORS PARIS

GRENOBLE : Marie Bémol, par le Théâtre des Deux-Mondes (76), 44-57-28.

Les salles subventionnées et municipales

OPÉRA (742-57-50) : Eugène Onéguine, 19 h 30.
COMÉDIE-FRANÇAISE (296-10-20) : Dom Juan, 20 h 30.
BEAUBOURG (277-12-33), cinéma-vidéo : trente ans de cinéma expérimental en France (1950-1980), 16 h, 18 h et 20 h ; théâtre-danse : Ligne d'horizon, 20 h 30.
CARRÉ SILVIA MONFORT (531-28-34), 21 h : l'Histoire du soldat.



Les autres salles

Alliance française (544-41-42), 20 h 30 : Guide illustré des autres mondes.
Antoine (208-77-71), 20 h 30 : Coup de soleil.
Artistic-Athévains (271-51-00), 20 h 30 : la Vallée de l'ombre de la mort.
Astelle-Théâtre (238-35-53), 20 h 30 : le Malentendu.
Atelier (606-49-24), 21 h : le Nombril.
Bouffes Parisiens (296-97-03), 21 h : Diable d'homme.
Cartoucherie, Atelier du chaudron (328-97-04), 20 h 30 : Le bruit de l'eau dit ce que je pense.
C.I.S.P. (343-19-01), 20 h 45 : Dieu nous gâte.
Comédie Caumartin (742-43-41), 21 h : Reviens dormir à l'Élysée.
Comédie des Champs-Élysées (723-37-21), 20 h 45 : Ça ira comme ça.
Comédie italienne (321-22-22), 20 h 30 : Mamma Marcia.
Comédie de Paris (281-00-11), 20 h 15 : L'Eveil du printemps ; 22 h : Figaro Solo.
Constance (258-97-62), 20 h 30 : Appelez-moi Artur.
Daunou (261-69-14), 21 h : La vie est trop courte.
Edouard-VII (742-37-49), 21 h : la Dernière Nuit de l'été.
Escalier d'or (523-15-10), 19 h : Vinaver's ; 21 h : Diableries amoureuses.
Espace Gaîté (327-95-94), 20 h 30 : Vie et mort d'Arlequin ; 22 h : Kadoch.
Espace Marais (271-10-19), 20 h 30 : la Mouette ; 22 h 30 : Une chèvre sur un nuage ; les Quatre Cubes ; Une tortue nommée Dostoïevski.

PETIT MONTPARNASSE



GÉRARD CHAILLOU
ANDRÉ LACOMBE
mise en scène
JEAN-GABRIEL NORDMANN
décor
LUCIO FANTI

Pour tous renseignements concernant l'ensemble des programmes ou des salles
« LE MONDE INFORMATIONS SPECTACLES »
704.70.20 (lignes groupées)
(de 11 heures à 21 heures, sauf les dimanches et jours fériés)

Jeudi 30 septembre

Fontaine (874-74-40), 20 h 30 : Et nos amours.
Gaîté Montparnasse (322-16-18), 22 h : Panique au centre culturel.
Galerie 55 (326-65-51), 20 h 30 : A view from a Bridge.
Grand Hall Montorgueil (296-04-06), 20 h 30 : Tandis que j'agonise.
Huchette (326-38-99), 20 h 15 : la Cantatrice chauve ; 21 h 30 : la Leçon ; 22 h 30 : Okame (dern.).
La Bruyère (874-76-99), 21 h : Au bois lacté.
Lucernaire (544-57-34), Théâtre Noir : 18 h 30 : l'Homme lige ; 20 h 30 : la Papesse américaine ; – Théâtre Rouge, 18 h 30 : Noces de sang ; 20 h 30 : Tchoufa ; 22 h 15 : Vacances écossaises. – Petite salle, 18 h 30 : Parlons français : 22 h 15 : le Fétichiste.
Madeleine, 20 h 45 : Sodome et Gomorrhe.
Marigny (256-04-41), 21 h : Amadeus : 21 h : l'Education de Rita.
Mathurins (265-90-00), 21 h : Emballage perdu.
Michel (265-35-02), 21 h 15 : On dînera au lit.
Michodière (742-95-22), 20 h 30 : Joyeuses Pâques.
Montparnasse (320-89-90), 21 h : Trahisons ; Petit-Montparnasse, 21 h : Lettre au père.
Palais des Glaces (607-49-93), 21 h : Chopelia.
Palais Royal (279-59-81), 20 h 45 : Pauvre France.
Plaisance (320-00-06), 20 h 30 : Comédie à deux voies.
Poche Montparnasse (548-92-97), 21 h : Flock.
Porte Saint-Martin (607-37-53), 20 h 30 : le Songe d'une nuit d'été.
Ranelagh (288-64-44), 18 h 30 : Problèmes.
Saint-Georges (878-63-47), 20 h 45 : le Charimari.
Studio des Champs-Elysées, 20 h 45 : les Enfants du silence.
Tai Théâtre d'Essai (278-10-79), 20 h 30 : Huis clos ; 20 h 30 : la Maison de poupée.
Théâtre d'Edgar (322-11-02), 20 h 30 : les Babas cadres ; 22 h : Nous, on fait où on nous dit de faire.
Théâtre des 400 coups (633-01-21), 20 h 30 : Contre ciel plus ; 22 h 30 : Pourquoi pas vous ?
Théâtre du Rond-Point (256-70-80), 20 h 30 : Oh, les beaux jours.
Théâtre du Tourtour (887-82-48), 20 h 30 : le Mal court.
Tristan-Bernard (522-08-40), 21 h : le Troisième Témoin.
Variétés (233-09-92), 20 h 30 : Chéri.

En région parisienne

Ivry, Studio (672-37-43), 20 h 30 : le Voyage immobile.

La danse

Casino de Paris (874-15-80), 20 h 30 : Esoterik Satie (Ballet Opéra de Rome).

Les concerts

Salle Gaveau, 20 h 30 : A. Ader (Chopin, Scriabine, Medtner).
Radio-France, Grand auditorium, 20 h 30 : Nouvel orchestre philharmonique, dir. : O. Guion (Ibert, Britten, Wolf, Reger, Zbinden).
Sainte-Chapelle, 21 h : Los Calchakis.

Les festivals

FESTIVAL D'AUTOMNE (296-12-27)

Théâtre Gérard-Philipe de Saint-Denis (243-00-59), 20 h 30 : Intrigue et amour.

IVe FESTIVAL INTERNATIONAL DE MONTMARTRE (606-50-48)

Théâtre Constance (Centre d'art celtique), 20 h 30 : Appelez-moi Arthur ou les Mystères de la table ronde.

XXe FESTIVAL INTERNATIONAL DE DANSE DE PARIS (723-47-77)

Palais des Congrès (758-27-78), 20 h 30 : la Route de la soie.
Théâtre des Champs-Elysées (723-47-77), 20 h 30 : The Washington Ballet.
Centre G. Pompidou (277-12-33) 18 h 30 : Forum de la danse.

cinéma

Les films marqués (*) sont interdits aux moins de treize ans, (**) aux moins de dix-huit ans.

La Cinémathèque

CHAILLOT (704-24-24)

15 h : Gibier de potence, de R. Richebe ; 19 h : Hommage à Robert Altman : Images ; 21 h : Hommage à Humberto Solas : Minerva traduce el mar, de H. Solas et Oscar L. Valdes ; Variaciones, de H. Solas et H. Veitia ; El retrato, de H. Solas et O.-L. Valdes ; El Acoso (1964) Pequena Cronica ; Manuela (1966).

BEAUBOURG (278-35-57)

15 h : The woman in green, de R. W. Neill ; 17 h : L'ombre, de J. Kawalerowicz ; 19 h : Hommage à Pierre Brasseur : Les oiseaux vont mourir au Pérou, de R. Gary.

Les exclusivités

A ARMES ÉGALES (A., v.o.) : Normandie, 8e (359-41-18).
LES AVENTURIERS DE L'ARCHE PERDUE (A., v.o.) : George-V, 8e (562-41-46). – V.f. : 3 Haussmann, 9e (770-47-55).
LE BEAU MARIAGE (Fr.) : Marais, 4e (278-47-86).
BLADE RUNNER (A., v.o.) (*) : Gaumont-Halles, 1er (297-49-70) ; Hautefeuille, 6e, (633-79-38) ; U.G.C. Danton, 6e, (329-42-62) ; Normandie, 8e, (359-41-18) ; Marignan, 8e, (359-92-82) : Bienvenue-Montparnasse, 15e, (544-25-02) ; Murat, 16e, (651-99-75). – V.f. : Rex, 2e, (236-83-93) ; Berlitz, 2e, (742-60-33) ; U.G.C. Gare de Lyon, 12e (343-01-59) ; U.G.C. Gobelins, 13e (336-23-44) : Montparnasse-Pathé, 14e, (322-19-23) ; Gaumont-Sud, 14e (327-84-50) ; Magic-Convention, 15e (828-20-64) ; Wepler, 18e (522-46-01) ; Gaumont-Gambetta, 20e (636-10-96).
LES CADAVRES NE PORTENT PAS DE COSTARDS (A., v.o.) : Ciné Beaubourg, 3e (271-52-36) ; Quintette, 5e (633-79-38) ; Marignan, 8e (359-92-82) : Parnassiens, 14e (329-83-11) ; v.f. : Berlitz, 2e (742-60-33) ; Montparnasse 83, 6e (544-14-27) ; Nation, 12e (343-04-67) ; Gaumont Sud, 14e (327-84-50) ; Clichy Pathé, 18e (522-46-01).
LA CHÈVRE (Fr.) : Français, 9e (770-33-88).
LE CORBILLARD DE JULES (Fr.) : U.G.C. Opéra, 2e (261-50-32) : U.G.C. Marbeuf, 8e (225-18-45).
DE LA VIE DES ESTIVANTS (Sov., v.o.) : Cosmos, 6e (544-28-80).
DESCENTE AUX ENFERS (A., v.f.) (**) : Maxéville, 9e (770-72-86).
LES DIPLOMÉS DU DERNIER RANG (Fr.) : Berlitz, 2e (742-60-33).
DIVA (Fr.) : Movies, 1er (260-43-99) ; Vendôme, 2e (742-97-52) ; Panthéon, 5e (354-15-04) ; Marignan, 8e (359-92-82) ; Parnassiens, 14e (329-83-11).
ELIA KAZAN OUTSIDER (A., v.o.) : Saint-Séverin, 5e (354-50-91).
L'ÉTAT DE BONHEUR PERMANENT (Fr.) : J. Cocteau, 5e (354-47-62). H. sp.
ET TOUT LE MONDE RIAIT (A., v.o.) : Ciné-Beaubourg, 3e, (271-52-36) ; Quintette, 5e (633-79-38) ; Elysées-Lincoln, 8e (359-36-14) ; 14 Juillet-Beaugrenelle, 15e (575-79-79) ; Parnassiens, 14e (329-83-11).
LA FÉLINE (A., v.o.) (*) : Gaumont Halles, 1er (297-49-70) ; Hautefeuille, 6e (633-79-38) ; George V, 8e (562-41-46) ; Colisée, 8e (359-29-46). – V.f. : Berlitz, 2e (742-60-33) ; Maxéville, 2e (770-72-86) ; Montparnasse Pathé, 14e (320-12-06) ; Clichy-Pathé, 18e (522-46-01).
LA FIÈVRE DE L'OR (A., v.o.) : Paramount Odéon, 6e (325-59-83) ; Publicis Champs-Elysées, 8e (720-76-23) ; (v.f.) : Paramount Opéra, 9e (742-56-31) ; Paramount Montparnasse, 14e, (329-90-10) ; Paramount Maillot, 17e (758-24-24).
LES GAMINS D'ISTANBUL (Turc, v.o.) : Forum, 1er (297-53-74) : Studio Logos, 5e (354-26-42).
GEORGIA (A., v. o.) : Cluny Écoles, 5e (354-20-12).
LE GRAND FRÈRE (Fr.) (*) : Richelieu 2e (233-56-70) ; Quintette, 5e (633-97-77) ; Hautefeuille, 6e (633-97-77) ; Montparnasse 83, 6e (544-14-27) ; Ambassade, 8e (359-19-08) ; Olympic-Balzac, 8e (561-10-60) ; Français, 9e (770-33-88) ; Fauvette, 13e (331-60-74) ; Gaumont-Sud, 14e (327-84-50) ; Montparnos, 14e (327-52-37) ; Gaumont Convention, 15e (828-42-27) ; 14 Juillet-Beaugrenelle, 15e (575-79-79) ; Wepler, 18e (522-46-01) ; Gaumont Gambetta, 20e (636-10-96).
LA GUERRE DU FEU (Fr.) : Lucernaire, 6e (544-57-34).
HAMMETT (A., v.o.) : Cluny-Palace, 5e (354-07-76).
JAGUAR (Phil., v.o.) : Olympic Luxembourg, 6e (633-97-77) ; Olympic Entrepôt, 14e (542-67-42).
JAMAIS AVANT LE MARIAGE (Fr.) : Le Paris, 8e (359-53-99).
KILLER OF SHEEP (A., v.o.) : Saint-André-des-Arts, 6e (326-48-18).
LEÇONS TRÈS PARTICULIÈRES (A., v.f.) (*) : Bergère, 9e (770-77-58).
LÉGITIME VIOLENCE (Fr.) : Berlitz, 2e (742-60-33) ; Marignan, 8e (359-92-82) ; Fauvette, 13e (331-60-74) ; Montparnasse-Pathé, 14e (320-12-06) ; Gaumont Convention, 15e (828-42-27).
LETTRES D'AMOUR EN SOMALIE (Fr.) : Olympic, 14e (542-67-42).
LE LION DU DÉSERT (A.-Lib., v.o.) : Louxor, 10e (878-38-58).
MAD MAX II (Austr., v.o.) : U.G.C. Danton, 6e (329-42-62) ; Normandie, 8e (359-41-18). – V.f. : Rex, 2e (236-83-93) ; Bretagne, 6e (222-57-97) ; U.G.C. Boulevard, 9e (770-11-24) ; U.G.C. Gobelins, 13e (336-23-44) ; Clichy-Pathé, 18e (522-46-01).
LA MAISON DU LAC (A., v.o.) : U.G.C. Rotonde, 6e (633-08-22) ; U.G.C. Biarritz, 8e (723-69-23). – V.f. : U.G.C. Opéra, 2e (261-50-32).

LA MAITRESSE DU LIEUTENANT FRANÇAIS (A., v.o.) : Elysées Lincoln, 8e (359-36-14).
MEURTRES EN DIRECT (A., v.o.) : Marignan, 8e (359-92-82). – V.f. : Français, 9e (770-33-88) : Montparnasse Pathé, 14e (320-12-06).
MISSING (PORTÉ DISPARU) (A., v.o.) : Saint-Michel, 5e (326-79-17). – V.f. : Bretagne, 6e (222-57-97) ; U.G.C. Opéra, 2e (261-50-32).
MOURIR A TRENTE ANS (Fr.) : 14 Juillet Racine, 6e (633-43-71).
LA NUIT DE VARENNES (Fr.) : Studio de la Harpe, 5e (354-34-83).
ON N'EST PAS SORTI DE L'AUBERGE (Fr.) : U.G.C. Opéra, 2e (261-50-32) ; Ermitage, 8e (359-15-71) ; Maxéville, 9e (770-72-86) ; Montparnos, 14e (327-52-37) ; Mistral, 14e (539-52-43).
PARADIS : Biarritz, 8e (723-69-23) : Maxéville, 9e (770-72-86).
PARADIS POUR TOUS (Fr.) : Studio Médicis, 5e (633-25-97) ; Paramount City, 8e (562-45-76) ; Paramount Opéra, 9e (742-56-31) ; Paramount Montparnasse, 14e (329-90-10) ; Tourelles, 20e (364-51-98).
PARASITE (A., v.f.) (*) : Lumière, 9e (246-49-07).
LA PASSANTE DU SANS-SOUCI (Fr.) : Paramount Marivaux, 2e (296-80-40).
PASSION (Fr.) : Paramount Odéon, 6e (325-59-83).

LES FILMS NOUVEAUX

AMÉRIQUE INTERDITE (**), film américain de Romano Vanderbes. V.o. : UGC Danton, 6e (329-42-62), Biarritz, 8e (723-69-23). V.f. : Rex, 2e (236-83-93), Rio-Opéra, 2e (742-82-54), UGC Gare de Lyon, 12e (343-01-59), Mistral, 14e (539-52-43), Miramar, 14e (320-89-52), Magic-Convention, 15e (828-20-64), Paramount-Montmartre, 18e (606-34-25).
CLASS 1984 (**), film américain de Mark Lester. V.o. : UGC Odéon, 5e (325-71-08), Ermitage, 8e (359-15-71). V.f. : Rex, 2e (236-83-93), UGC Gare de Lyon, 12e (343-01-59), UGC Gobelin, 13e (336-23-44), Miramar, 14e (320-89-52), Mistral, 14e (539-52-43), Magic-Convention, 15e (828-20-64), Murat, 16e (651-99-75), Secrétan, 19e (241-77-99).
COUP DE CŒUR, film américain de Francis Ford Coppola. V.o. : Gaumont-Halles, 1er (297-49-70), Hautefeuille, 6e (633-79-38), Gaumont Champs-Elysées, 8e (359-04-67), Parnassiens, 14e (329-83-11), PLM Saint-Jacques, 14e (589-68-42), 14 Juillet-Beaugrenelle, 15e (575-79-79), Mayfair, 16e (525-27-06). V.f. : Saint-Lazard Pasquier, 8e (387-35-43), Français, 9e (770-33-88), Nation, 12e (343-04-67), Montparnasse-Pathé, 14e (320-12-06), Gaumont-Sud, 14e (327-84-50).
L'HONNEUR D'UN CAPITAINE, film français de Pierre Shoendorffer. Forum, 1er (297-53-74) ; UGC Opéra, 2e (261-50-32), Paramount-Marivaux, 2e (296-80-40), Paramount-Odéon, 6e (325-59-83) ; Publicis St-Germain, 6e (222-72-80) ; Studio J.-Cocteau, 5e (354-47-62) ; Paramount Mercury, 8e (562-75-90) : Monte-Carlo, 8e (225-09-83) ; Paramount-Opéra, 9e (742-56-31) ; Paramount-Bastille, 12e (343-79-17) ; Paramount-Galaxie, 13e (580-18-03) ; Paramount-Montparnasse, 14e (329-90-10) ; Paramount-Orléans, 14e (540-45-91) ; Convention St-Charles, 15e (579-33-00) : Paramount-Maillot, 17e (758-24-24) ; Paramount-Montmartre, 18e (606-34-25) ; Secrétan, 19e (241-77-99).
ILS APPELLENT ÇA UN ACCIDENT, film français de Nathalie Delon : Paramount-Marivaux, 2e (296-80-40) ; Paramount-Odéon, 6e (325-59-83) ; Paramount-City, 8e (562-45-76) ; Paramount-Bastille, 12e (343-79-17) ; Paramount-Galaxie, 13e (580-18-03) ; Paramount-Montparnasse, 14e (329-90-10) ; Convention St-Charles, 15e (579-33-00) ; Paramount-Maillot, 17e (758-24-24) ; Paramount-Montmartre, 18e (606-34-25).
LA LOTERIE DE LA VIE, film français de Guy Gilles : Marais, 4e (278-47-86).
LE MARQUIS S'AMUSE, film italien de Mario Monicelli. (V.o.) : Gaumont Halles, 1er (297-49-70) ; Quintette, 5e (633-79-38) ; Marignan, 8e (359-92-82). – (V.f.) : Richelieu, 2e (233-56-70) ; Montparnasse 83, 6e (544-14-27) ; St-Lazare Pasquier, 8e (387-35-43) ; Athena, 12e (343-00-65) ; Fauvette, 13e (331-60-74) ; Gaumont-Convention, 15e (828-42-27) ; Gaumont-Gambetta, 20e (636-10-96).
PACIFIC INFERNO, film américain de Rolf Bayer. (V.f.) : Hollywood Boulevard, 9e (770-10-41).
UNE HISTOIRE SANS IMPORTANCE, film français de Jacques Duron : Marais, 4e (278-47-86).



LE PÈRE NOËL EST UNE ORDURE (Fr.) : Gaumont Halles, 1er (297-49-70) ; U.G.C. Odéon, 6e (325-71-08) ; Biarritz, 8e (723-69-23) ; U.G.C. Boulevard, 9e (246-66-44) ; Maxéville, 9e (770-72-86) ; U.G.C. Gare de Lyon, 12e (343-01-59) ; U.G.C. Gobelins, 13e (336-23-44) ; Miramar, 14e (320-89-52) ; Mistral, 14e (539-52-43) ; Magic-Convention, 15e (828-20-64) ; Murat, 16e (651-99-75).
PINK FLOYD THE WALL (A., v.o.) : Forum, 1er (297-53-74) ; Impérial, 2e (742-72-52) ; Saint-Michel, 5e (326-79-17) ; Ambassade, 8e (359-19-08) ; Parnassiens, 14e (329-83-11) ; Kinopanorama, 15e (306-50-50).
PORKY'S (A., v.o.) : Quartier Latin, 5e (326-84-65) ; Elysées-Lincoln, 8e (359-36-14) ; Marignan, 8e (359-92-82). – V.f. : Richelieu, 2e (233-56-70) ; Paramount Opéra, 9e (742-56-31) ; Fauvette, 13e (331-60-74).
POUR 100 BRIQUES, T'AS PLUS RIEN (Fr.) : Biarritz, 8e (723-69-23).
LES 40es RUGISSANTS (Fr.) : Épée de Bois, 5e (337-57-47) ; Clichy Pathé, 18e (522-46-01).
QUERELLE (All., v.o.) (**) : Forum, 1er (297-53-74) ; Quartier Latin, 5e (326-84-65) ; Quintette, 5e (633-79-38) ; Olympic Saint-Germain, 6e (222-87-23) ; Pagode, 7e (705-12-15) ; Olympic Balzac, 8e (561-10-60) ; Colisée, 8e (359-29-46) ; Parnassiens, 14e (329-83-11) ; 14-Juillet-Beaugrenelle, 15e (575-79-79). – V.f. : Impérial, 2e (742-72-52) ; Montparnasse 83, 6e (544-14-27) ; Nations, 12e (343-04-67) ; Clichy-Pathé, 18e (522-46-01).
QU'EST-CE QU'ON ATTEND POUR ÊTRE HEUREUX ? (Fr.) : U.G.C. Opéra, 2e (261-50-32) ; U.G.C. Danton, 6e (329-42-62) ; Biarritz, 8e (723-69-23) ; 14-Juillet Bastille, 11e (357-90-81).
REDS (A., v.o.) : George V, 8e (562-41-46).
LE RETOUR DE MARTIN GUERRE (Fr.) : U.G.C. Marbeuf, 8e (225-18-45).
ROX ET ROUKY (A., v.f.) : Napoléon, 17e (380-41-46).
LE SECRET DE VERONIKA VOSS (All., v.o.) : U.G.C. Odéon, 6e (325-71-08).
TIR GROUPÉ (Fr.) (*) : Paramount Marivaux, 2e (296-80-40) ; U.G.C. Opéra, 2e (261-50-32) ; Olympic Halles, 3e (278-34-15) ; Studio Alpha, 5e (354-39-47) ; Paramount Odéon, 6e (325-59-83) ; Paramount City, 8e (562-45-76) ; Publicis Champs-Elysées, 8e (720-76-23) ; Max-Linder, 9e (770-40-04) ; Paramount Opéra, 9e (742-56-31) ; Paramount Bastille, 12e (343-79-17) ; Paramount Gobelins, 13e (707-12-28) ; Paramount Galaxie, 13e (580-18-03) ; Paramount Montparnasse, 14e (329-90-10) ; Paramount Orléans, 14e (540-45-91) ; Convention Saint-Charles, 15e (579-33-00) ; Passy, 16e (288-62-34) ; Paramount Maillot, 17e (758-24-24) ; Paramount Montmartre, 18e (606-34-25) ; Secrétan, 19e (241-77-99).
LA TRUITE (Fr.) : Gaumont Halles, 1er (297-49-70) ; Richelieu, 2e (233-56-70) ; Hautefeuille, 6e (633-79-38) ; Pagode, 7e (705-12-15) ; Colisée, 8e (359-29-46). Olympic Balzac, 8e (561-10-60) ; Saint-Lazare Pasquier, 8e (387-35-43) ; Français, 9e (770-33-88) ; Nations, 12e (343-04-67) ; Fauvette, 13e (331-60-74) ; Montparnasse Pathé, 14e (322-19-23) ; Gaumont Convention, 15e (828-42-27) ; Victor Hugo, 16e (727-49-75) ; Clichy Pathé, 18e (522-46-01).
LES UNS ET LES AUTRES (Fr.) : Publicis Matignon, 8e (359-31-97) ; Palace Croix-Nivert, 15e (374-95-04).
LES YEUX DE LA FORÊT (A., v.o.) : Ermitage, 6e (359-15-71). – V.f. : U.G.C. Boulevard, 9e (246-66-44) ; Paramount-Galaxie, 13e (580-18-03) ; Montparnos, 14e (327-52-37).
YOL (Turc, v.o.) : 14-Juillet Parnasse, 6e (326-58-00) ; U.G.C. Odéon, 6e (325-71-08) ; U.G.C. Champs-Elysées, 8e (359-12-15) ; 14-Juillet Bastille, 12e (357-90-81) ; 14-Juillet Beaugrenelle, 15e (575-79-79). – V.f. : U.G.C. Boulevard, 9e (246-66-44) ; Mistral, 14e (539-52-43) ; Bienvenüe-Montparnasse, 15e (544-25-02).

Les grandes reprises

ACCÉLÉRATION PUNK (A., v.o.) : Vidéostone, 6e (325-60-34).
ALL THE ROCK'N ROLL YOU CAN EAT (A., v.o.) : Vidéostone, 6e (325-60-34).
APOCALYPSE NOW (A., v.o.) (*) : Calypso, 17e (380-30-11).
L'ARNAQUE (A., v.o.) : Movies, 1er (260-43-99) ; Ambassade, 8e (359-19-08).
L'ARNAQUEUR (A., v.o.) : Noctambules, 5e (354-42-34).
AROUND THE STONES (A., v.o.) : Vidéostone, 6e (325-60-34).
AUTANT EN EMPORTE LE VENT (A., v.f.) : Lumière, 9e (246-49-07).
LE BAL DES VAMPIRES (A., v.f.) (*) : Arcades, 2e (233-39-36).
LA BELLE AU BOIS DORMANT (A., v.f.) : Grand-Pavois, 15e (554-46-85) ; Napoléon, 17e (380-41-46).
BEN HUR (A., v.f.) : Haussmann, 9e (770-47-55).

RADIO-TÉLÉVISION

LES NOMINATIONS DANS L'AUDIOVISUEL

M. Joxe administrateur à Antenne 2 ?

Plusieurs nominations ont été décidées dans le secteur de la communication audiovisuelle, par la Haute Autorité et par le ministre de la communication. Ont été nommés, en particulier le nouveau P.-D. G. de la Société nationale de radio-télévision pour l'outre-mer et le successeur de M. André Holleaux, à la tête de la commission consultative sur les radios privées locales.

D'autre part, les groupes parlementaires de l'Assemblée nationale et du Sénat procèdent à la désignation de leurs représentants dans les conseils d'administration des sociétés nationales.

Conformément à la loi sur la communication audiovisuelle, l'Assemblée nationale et le Sénat doivent désigner des représentants pour siéger au sein des conseils d'administration des différentes sociétés nationales de radio et de télévision. Ces nominations doivent être rendues publiques le 7 octobre. Huit sociétés sont concernées : TF 1, Antenne 2, FR 3, Radio-France, la Société nationale pur l'outre-mer, l'Etablissement public de diffusion (ex-T.D.F.), Radio-France International (R.F.I.) et l'Institut national de la communication audiovisuelle (INCA).

Le problème se pose de savoir si ces désignations s'effectueront ou non à la représentation proportionnelle des groupes qui composent chaque assemblée. A l'Assemblée nationale, la majorité (c'est-à-dire, en l'espèce, le groupe socialiste) y est favorable à la condition que la majorité sénatoriale le soit aussi. Or des incertitudes demeurent sur ce point. En cas de refus du Sénat, le groupe socialiste pourrait reconsidérer sa position et n'accorder aucun siège aux groupes R.P.R. et U.D.F.

Actuellement, l'hypothèse d'un accord du Sénat est la plus vraisemblable, d'autant que la négociation politique, quant à la représentativité des groupes, peut s'effectuer, globalement, sur les seize sièges à pourvoir. En ce qui concerne l'Assemblée nationale, le groupe socialiste aurait cinq sièges, le groupe communiste un, chacun des groupes de l'opposition un. Les socialistes ont désigné leurs représentants, mercredi matin 29 septembre : M. Pierre Joxe, président du groupe, député de Saône-et-Loire, deviendrait administrateur d'Antenne 2 ; M. Bernard Schreiner (Yvelines), administrateur à FR 3 ; M. Rodolphe Pesce (Drôme), administrateur à Radio-France ; M. Wilfrid Bertile (la Réunion), administrateur à la Société nationale des programmes pour l'outre-mer ; M. André Bellon (Alpes-de-Haute-Provence), administrateur de Radio-France International. Le siège du groupe communiste devrait être attribué à M. Georges Hage (Nord), qui deviendrait administrateur de TF 1.

Dans l'opposition, M. Robert André-Vivien (R.P.R., Val-de-Marne) conserverait le mandat qu'il remplit actuellement à l'Etablissement public de diffusion. Enfin, le siège de l'INCA devrait être confié, soit à M. Madelin (U.D.F., Ille-et-Vilaine), soit à Mme Louise Moreau (U.D.F., Alpes-Maritimes).

Jusqu'au 7 octobre, ces noms peuvent encore être changés, d'autant que le groupe communiste paraît vouloir conserver le siège d'Antenne 2 qu'occupait jusque-là M. Hage. D'autre part, la volonté de M. Joxe d'entrer dans le conseil d'administration d'Antenne 2 laisse perplexe, même si le président du groupe socialiste est effectivement intéressé par les problèmes de l'audiovisuel. Il n'est pas exclu que le choix d'Antenne 2 – et non de TF 1, chaîne dont l'audience est plus importante – soit motivé par la spécificité de la rédaction de cette chaîne, que l'on considère généralement comme plus réticente à accéder aux « *souhaits* » manifestés par le gouvernement. Une autre hypothèse existe : les socialistes, qui s'attribuent cinq sièges sur huit, ont voulu faire un « *geste* » à l'égard du groupe communiste. Trancher entre ces deux hypothèses n'est pas facile...

L. Z.

LA HAUTE AUTORITÉ DE L'AUDIOVISUEL DÉSIGNE SES REPRÉSENTANTS

La Haute Autorité de la communication audiovisuelle vient de désigner ses représentants au sein des conseils d'administration de trois des sociétés de programmes.

– A TF 1 : Mme Ludmilla Michael (seule femme nommée), sociétaire de la Comédie-Française ; MM. René-Victor Pilhes, écrivain, et Tony Lainé, psychiatre.

– A ANTENNE 2 : MM. René Rémond, professeur à l'Institut d'études politiques de Paris ; Jacques Léauté, professeur à Paris-II, directeur de l'Institut de criminologie, et Georges Beauchamps, membre du Conseil économique et social.

– A RADIO-FRANCE : MM. François Gros, conseiller auprès du premier ministre, ancien directeur général de l'Institut Pasteur ; Jean-Claude Fasquelle, P.-D.G. des Editions Grasset, et Paul Puaux, président du conseil d'administration de l'Opéra de Paris.

M. RENÉ MAHÉ EST NOMMÉ PRÉSIDENT DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DE RADIOTÉLÉVISION POUR L'OUTRE-MER

La Haute Autorité de l'audiovisuel a désigné mardi 28 septembre le président de la société de radiodiffusion et de télévision pour l'outremer. C'est un journaliste, M. René Mahé, qui prendra la tête de cette nouvelle société nationale prévue par la loi sur la communication audiovisuelle. Cette société, filiale commune des sociétés nationales, est chargée de coordonner les nouvelles sociétés régionales et territoriales d'outre-mer (DOM-TOM) créées également par la loi : elle a pour mission essentielle de concevoir des programmes mis à la disposition de ces sociétés (tout en réservant une place prioritaire aux œuvres produites par celles-ci), de produire des œuvres et des documents audiovisuels, de participer à des accords de coproduction, de passer des accords de commercialisation en France.

[Né le 24 juin 1926 à Marseille (Bouches-du-Rhône), M. René Mahé, licencié en droit et en lettres, commence sa carrière de journaliste à Brazzaville. Collaborateur, puis directeur du journal *France-Equateur* de 1956 à 1963, il assume dans le même temps des responsabilités politiques dans le pays. Il est successivement conseiller municipal de Brazzaville en 1956. Député à l'Assemblée constituante du Congo en 1958, secrétaire général de l'Assemblée nationale de la République du Congo de 1959 à 1963.

En 1965, il collabore comme journaliste au Journal de Paris de l'O.R.T.F. En 1972, il est chef des services de l'O.R.T.F. pour la Haute-Normandie, puis il occupe à partir de 1975 le poste de directeur régional dans différentes régions. En 1981, il devient directeur pour l'outre-mer, chargé de l'administration et de l'organisation des programmes concernant les DOM-TOM à FR3.

M. Jean-Michel Galabert devrait succéder à M. André Holleaux à la présidence de la commission des radios locales privées

Selon toute vraisemblance, c'est M. Jean-Michel Galabert, conseiller d'Etat, qui succédera à M. André Holleaux, nouveau P.-D.G. de FR 3, à la présidence de la « commission consultative sur les radios locales privées ». Cette nomination devrait être incessamment confirmée par M. Georges Fillioud, ministre de la communication. Selon la loi, c'est un membre du Conseil d'Etat qui doit obligatoirement occuper ce poste. M. Fillioud avait retenu trois noms de titulaires possibles (*le Monde* du 28 septembre).

M. Galabert avait été nommé médiateur du cinéma, en avril dernier, et chargé de préparer, en accord avec la profession, un code de la concurrence, que M. Jack Lang, ministre de la culture, devrait rendre public vers la fin du mois d'octobre. L'appellation de la commission relative aux radios locales serait changée, pour tenir compte des problèmes concernant le câble, qui seront aussi de sa compétence.

[Né le 18 février 1931 à Paris, M. Jean-Michel Galabert, ancien élève de l'ENA, est rentré au Conseil d'Etat en 1957 : il a été nommé maître des requêtes en 1963 et conseiller d'État en décembre 1981. Il a été chargé de mission au cabinet de Mme Catherine Lalumière, successivement ministre de la fonction publique et de la consommation. M. Jean-Michel Galabert a été l'un des deux juristes français à assister, en qualité d'observateur, à l'élection présidentielle de Bechir Gemayel.]

M. Jean Lallier directeur général adjoint de TF1

M. Jean Lallier, réalisateur de télévision, responsable depuis novembre 1981 de l'unité de programmation « Documentaires et magazines » d'Antenne 2, a été nommé directeur général adjoint de TF1 par M. Michel May, nouveau P.D.G. de la première chaîne. Ce dernier a désigné d'autre part M. Jean Courtade comme directeur de son cabinet et Mme Jacqueline Augustin comme chef de cabinet. M. Courtade a notamment été chargé de mission au cabinet du ministre des P.T.T., M. Louis Mexandeau, de septembre 1981 à mars 1982, avant d'être nommé directeur à la Régie française de publicité.

[Né le 31 octobre 1927 à Mulhouse (Haut-Rhin), M. Jean Lallier, diplomé de l'Ecole nationale de cinématographie, débute comme caméraman à la R.T.F. en 1955. Premier assistant réalisateur de « Cinq colonnes à la une » (1959), il produit la série « Visa pour l'aventure » de 1961 à 1968. A partir de 1969, il réalise et produit la série d'émissions scientifiques « Portrait de l'univers ». Parallèlement à sa carrière professionnelle, M. Jean Lallier a assumé d'importantes responsabilités syndicales, comme secrétaire général du Syndicat français des réalisateurs de télévision C.G.T., puis comme animateur du Syndicat C.F.D.T. des réalisateurs.]

● *M. Alain Manevy*, directeur des journaux de France-Culture et de France-Musique, a été nommé conseiller technique auprès du P.-D.G. de Radio-France, M. Jean-Noël Jeanneney.

TRIBUNES ET DÉBATS

JEUDI 30 SEPTEMBRE

– *M. Pierre Bérégovoy*, ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, est invité à l'émission « Face à la rédaction » sur France-Inter, à 19 h 20.

– *M. Ibrahim Souss*, représentant de l'O.L.P. à Paris, est reçu au journal de 19 h 30, sur Europe 1.

– *M. Edmond Maire*, secrétaire général de la C.F.D.T., participe à l'émission « L'heure de vérité », sur Antenne 2, à 20 h 35.

Un film en relief sur FR 3

FR 3 diffusera le 19 octobre prochain, dans le cadre de l'émission « la Dernière Séance » d'Eddy Mitchell et Gérard Jourd'hui, *la Créature du lac noir*, un film réalisé par Jack Arnold en trois dimensions. Le cinéma en relief, qui eut son heure de gloire à Hollywood dans les années 50, connait en ce moment un spectaculaire regain d'intérêt sur les chaînes de télévision américaines. Une trentaine d'entre elles se sont spécialisées dans la diffusion de films « 3 D » (trois dimensions) qui leur ont permis de doubler, voire de tripler leur taux d'audience. FR 3 se heurte cependant à un petit problème d'accessoires. En effet, pour obtenir l'impression de relief, le téléspectateur doit chausser des lunettes spéciales équipées de gélatines rouges et vertes. Or FR 3, organisme public, ne peut pas vendre elle-même les lunettes...

Le Musée de l'holographie vole au secours de la chaîne en proposant de vendre par correspondance les gélatines au prix de 2,80 F. Sur une plus large échelle, l'hebdomadaire *Télé-7-Jours* mettra en vente dans les kiosques, le 9 octobre, une pochette de plastique contenant les lunettes, au prix de 4 F. Mais tous deux ont été devancés par *Télé-Ciné-Vidéo* qui sort, le 1er octobre, un numéro « spécial relief » avec les fameuses lunettes encartées, gratuitement offertes aux lecteurs avec la collaboration de l'éditeur vidéo Proserpine. Soutenu par Europe 1 – qui vient de prendre une participation majoritaire dans son capital, – le magazine profite de cette opération promotionnelle pour augmenter son tirage de 115 000 à 145 000 exemplaires. Détail amusant, les deux journaux ont fait fabriquer les lunettes par la même société américaine, 3 D Vidéo. Aucun fabricant français n'était capable de produire cet objet relativement rudimentaire dans les délais voulus.

VU

Coca-Colonisation

Coca-Cola est une puissante multinationale qui, par la publicité, a trouvé le moyen de rendre nécessaire un produit qui ne sert à rien. On s'en doutait un peu. Ce qu'on sait moins, c'est que la firme ne vend que le « concentré » à des concessionnaires qui assurent embouteillages et commercialisation, prenant ainsi tous les risques industriels pour obtenir un produit qui ne représente que 6 % du prix final, et rapporte 450 millions de dollars de bénéfice puisqu'il se consomme dans le monde 260 millions de bouteilles par jour. Et bien sûr, la maison mère, à Atlanta, qui finance toutes les dépenses de publicité, reste seule maîtresse des vraies décisions.

Rachetant la Columbia, et donc tous les films qu'elle a produits, la Coca-Cola Company prétend – c'est son P.-D.G. qui le dit – « être aussi présente dans les téléviseurs que dans les réfrigérateurs ». Diversification oblige, le groupe est aussi en passe de devenir le troisième producteur de vin aux États-Unis. Dans les pays de l'Est, et aussi en Chine, le produit se vend bien, peut-être justement parce qu'il est le symbole du capitalisme.

Seul rebelle, à cette toute-puissance, un prêtre suisse vivant dans le Nordeste brésilien, qui veut « jeter Coca-Cola loin du Brésil », loin de ce pays où les gens meurent de faim, manquent de tout et n'ont pas besoin de ce composé chimique d'eau, de sucre (l'équivalent de quatre morceaux par petite bouteille), de gaz carbonique, de caféine (une tasse de café par grand verre), de caramel, d'acide phosphorique, d'arômes et du mystérieux concentré dénommé « 7 x ».

Tout cela était malheureusement raconté assez platement au cours du « Mercredi de l'information » sur TF 1, dans un film d'Otto C. Honegger, co-produit par les télévisions de Paris, Zurich, Hambourg et Stockholm. Sommes-nous vraiment « Coca-colonisés » ? C'est possible puisque à Rome (Georgie), qui détient le record de consommation mondiale, une famille de quatre personnes absorbe, par an, la bagatelle de 3 200 bouteilles de ce produit inventé en 1886, au temps des charlatans vendeurs de potions par un homme nommé Penberton, mort ensuite dans la misère.

JOSÉE DOYÈRE.

Jeudi 30 septembre

PREMIÈRE CHAINE : TF 1

20 h 35 Téléfilm : Sans un mot. Réal. : Gérard Poitou-Weber. Avec D. Labourier, S. Edmond, J.-P. Sentier.
Isabelle, quinze ans, quitte ses parents et ses frères « sans un mot ». Consternation générale dans la famille. La fugue classique est ici traitée du côté des parents, mais sans pour autant tomber dans le mélodrame ; au contraire, des pointes d'humour traversent cette ambiance tendue d'une famille qui pendant huit jours vit dans l'angoisse.
22 h 10 Documentaire : Le langage des chefs. Réalisation : R. Portiche.
23 h 05 Journal.

DEUXIÈME CHAINE : A 2

20 h 35 Dossiers informations.
20 h 35 L'heure de vérité.
Rendez-vous politique d'A 2.
M. Edmond Maire, secrétaire général de la C.F.D.T.

21 h 40 Magazine : Les enfants du rock.
Un film sur Jimi Hendrix auquel participe Mick Jagger, Pete Townsend, Little Richard ; magazine l'impeccable : Spécial cheval ; Actualités du mois.
23 h 10 Journal.

TROISIÈME CHAINE : FR 3

20 h 35 Cinéma : Trains étroitement surveillés.
Film tchèque de J. Menzel (1966), avec V. Neckar, J. Bendova, V. Velcera, L. Havalkoa, J. Somr, J. Krata (v.o. sous-titrée, N.).
En 1944, dans une gare de Bohême, un jeune homme, promu adjoint au chef de station, a besoin de se prouver sa puissance sexuelle avant d'accomplir un acte héroïque. L'étonnante liberté de ton du nouveau cinéma tchèque. L'occupation allemande et la résistance sont des éléments de comédie. Jiri Menzel brise, avec humour, certains tabous, en parlant de la sexualité et des problèmes amoureux.
22 h 50 Journal.
22 h 35 Prélude à la nuit.
L'ensemble Ad Artem : « Ouverture première », pour cordes et clavecin, de F.-M. Verracini, sous la direction de J. Kaltenbach.

FRANCE-CULTURE

19 h 25, Jazz à l'ancienne.
19 h 30, Les progrès de la biologie et de la médecine.
20 h, Nouveau répertoire dramatique : « Le Jardin où et pourquoi », de R. Ehni, avec F. Ulrich, M. Gateau, R. Ehni.
22 h 30, Nuits magnétiques.

FRANCE-MUSIQUE

20 h, Actualité lyrique.
20 h 30, Concert (en direct du grand auditorium de Radio-France) : « Divertissement pour orchestre de chambre », de Ibert ; « Sinfonietta », de Britten ; « Cinq Lieder », de Wolf ; « Symphonie n° 1 », de Zbzinden ; par la formation de chambre du Nouvel Orchestre philharmonique, dir. O. Guion, sol. H. Schaek, mezzo-soprano.
22 h 30, La nuit sur France-Musique : Musique de nuit ; Studio de recherche radiophonique ; Nocturnes.

Vendredi 1er octobre

PREMIÈRE CHAINE : TF 1

12 h Météorologie.
12 h 10 Juge Box.
12 h 30 Atout cœur.
13 h Journal.
13 h 35 Émissions régionales.
14 h La source de vie.
14 h 30 Tennis : Coupe Davis.
France - Nouvelle-Zélande.
18 h C'est à vous.
18 h 25 Le village dans les nuages.
18 h 50 Histoire d'en rire.
19 h 05 A la une.
19 h 20 Émissions régionales.
19 h 45 S'il vous plaît.
20 h Journal.
20 h 35 Variétés : L'Ame des poètes.
De J.-M. Coldefy.
Avec G. Moustaki, Soetlana, G. Lenorman, D. Gélin.
21 h 40 Feuilleton : L'Esprit de famille.
Réalisation : R. Bernard, avec M. Biraud, M. Lejeune, Réalisation R. Bernard, avec M. Biraud, M. Lejeune, C. Dupray, A. Teyssèdre, et V. Delbourg.
La famille Moreau est en voyage aux États-Unis où elle découvre les problèmes de drogue, de couples, etc. Gentillet, bien mise en images, « l'Esprit de famille » se regarde comme un album... de famille.
22 h 40 Documentaire : Le silence d'Yves Tanguy.
Réalisation M. Dumoulin.
M. Dumoulin, qui a déjà réalisé une magnifique émission sur Nicolas de Staël, propose aujourd'hui de le suivre sur les traces d'Yves Tanguy, et réussit avec talent à recréer l'environnement de la cinquantaine de toiles présentées.
23 h 15 Journal.

DEUXIÈME CHAINE : A 2

10 h 30 A.N.T.I.O.P.E.
12 h Journal.
12 h 10 Jeu : l'Académie des neuf.
12 h 45 Journal.
13 h 35 Émissions régionales.
13 h 50 Série : La messagère.
14 h Aujourd'hui la vie.
15 h Série : la légende de James Adams et de l'ours Benjamin.
15 h 50 Lire c'est vivre.
Diffusé le 21 septembre à 23 heures.
16 h 40 documentaire : Nemrut Dag.
16 h 55 Itinéraires.
La Mauritanie : sur la route des caravanes ; le Mali : de terre et d'eau.
La Mauritanie comme plaque tournante d'une grande partie du commerce africain ; les maisons maliennes en argile comme modèle d'architecture adaptée.
17 h 45 Récré A 2.
18 h 30 C'est la vie.
18 h 50 Jeu : Des chiffres et des lettres.
19 h 20 Émissions régionales.
19 h 45 Le théâtre de Bouvard.
20 h Journal.
20 h 35 Série : Papa poule en vacances.
Réalisation : R. Kahane. Avec S. Rabbot, C. Hugnin, G. Ville.
Les problèmes d'une famille de quatre enfants avec un père-poule. Cocasse, habilement mis en scène mais sans grande surprise. « Papa poule » est un feuilleton familial classique.
21 h 35 Apostrophes.
Magazine littéraire de B. Pivot.
Un prix Nobel et trois débutants. Saul Bellow : « l'Hiver du doyen » ; François Carie « Aux pieds du vent du nord » ; Lionel Marck « l'An prochain à Auschwitz » ; Gilles Martin-Chauffier « les Canards du Golden Gate ».
22 h 55 Journal.
23 h 05 Ciné-club : les Amants crucifiés.
Film japonais de K. Mizoguchi (1954), avec K. Kagawa, K. Hasegwa, Y. Minamida, E. Shindo, S. Ozawa (v.o. sous-titrée, N. rediffusion).
La jeune épouse du grand parcheminier fait, pour aider son frère, appel au secrétaire de son mari. Soupçonnés d'adultère – cela les condamne à la crucifixion, – ils s'enfuient ensemble et découvrent leur amour réciproque. Simplicité tragique d'une passion qui se réalise malgré la puissance contraignante de la réalité, qui se heurte à la barbarie de coutumes encore féodales.

TROISIÈME CHAINE : FR 3

18 h 30 Pour les jeunes.
18 h 55 Tribune libre.
C.N.P.F. (Conseil national du patronat français).
19 h 10 Journal.
19 h 20 Émissions régionales.
20 h Les jeux de 20 heures.
20 h 30 D'accord, pas d'accord (I.N.C.).
Lait pasteurisé ou lait U.H.T. ?
20 h 35 Le nouveau vendredi.
Dallas, le rêve américain.
Une enquête d'Anette Levy-Wyllard et Olivier Bressy sur la grande ville pétrolière du Texas. Les grandes familles immobilières y cotoient des cow-boys calculateurs mais aussi des chômeurs, des Noirs parqués dans certains quartiers et des Mexicains.
21 h 30 Dramatique : Le Bastion de Camargue.
Réalisation J.-J. Sirkis, avec V. Zeplichal, A. S. Warnod, M. Laurence.
En hiver 1942, la Camargue fut elle aussi occupée par l'armée allemande. Mais la Wehrmacht, n'ayant plus le temps ni les moyens de fortifier la côte, fit élever au cœur du delta de fausses défenses, protégées par de faux canons. A partir de ce fond historique, Jean-Jacques Sirkis raconte le destin de trois individus, un soldat, un enfant et une femme qui vont tenter de vivre en marge de l'histoire.
22 h 35 Journal.
23 h Prélude à la nuit.
« Le Sacre du printemps », première partie, de Stravinski.

FRANCE-CULTURE

12 h 5, Nous tous chacun.
12 h 45, Panorama : invité, Serge Doubrovsky.
13 h 30, Écoute Israël.
14 h, Sons.
14 h 5, Un livre, des voix : Jeanne Champion : « l'Amour capital. »
14 h 45, Les après-midi de France-Culture : Les inconnus de l'histoire, « Isabelle de Jérusalem ».
16 h, Pouvoirs de la musique : « Chansons 50-60. »
18 h 30, Les vaillances, farces et aventures de Gaspard des montagnes.
19 h, Actualités-magazine.
19 h 30, Les grandes avenues de la science moderne : La planétologie actuelle.
20 h, En liaison avec TF 1 : Émission médicale, « La drogue, la dépendance ».
21 h 30, Blak and blue : Jazz et littérature.
22 h 30, Nuits magnétiques.

FRANCE-MUSIQUE

12 h, Equivalences : œuvres de Couperin.
13 h 35, Jazz s'il vous plaît.
13 h, Jeunes solistes (en direct du studio 119) : œuvres de Schumann, Berg, Brahms, Grisey, par J.-L. Bergerard, clarinette, D. My, piano.
14 h 4, Boîte à musique : œuvres d'Elgar, Khatchaturian.
15 h, Chorales d'amateurs.
17 h 2, L'histoire de la musique.
18 h 30, Studio-Concert (extrait du concert donné le 19 février 1982 au studio 106) : œuvres de Frescobaldi, Gabrieli, Geminiani, Vivaldi, par C. Coin, violoncelle baroque.
19 h 38, Jazz « Le clavier bien rythmé ».
20 h, Musiques contemporaines.
20 h 20, Concert (donné salle Pleyel à Paris, le 14 novembre 1981) : « l'Apprenti sorcier », de Dukas ; « Concerto pour violon et orchestre n° 3 », de Saint-Saens ; « Symphonie n° 9 », de Schubert, par le Nouvel Orchestre philharmonique. Dir. E. Krivine ; sol. : D. Jenson, violon.
22 h15, La nuit sur France-Musique : Les mois de Françoise Xenakis ; 23 h 5, Écrans ; 0 h 5, Musiques traditionnelles.

	La ligne*	La ligne T.T.C.
OFFRES D'EMPLOI	71,00	83,50
DEMANDES D'EMPLOI	21,00	24,70
IMMOBILIER	48,00	56,45
AUTOMOBILES	48,00	56,45
AGENDA	48,00	56,45
PROP. COMM. CAPITAUX	140,00	164,64

ANNONCES CLASSEES

ANNONCES ENCADRÉES	Le mm. col.*	Le mm/col. T.T.C.
OFFRES D'EMPLOI	40,00	47,04
DEMANDES D'EMPLOI	12,00	14,10
IMMOBILIER	31,00	36,45
AUTOMOBILES	31,00	36,45
AGENDA	31,00	36,45

*Dégressifs selon surface ou nombre de parutions



emplois régionaux emplois régionaux emplois régionaux emplois régionaux



elf aquitaine

RECHERCHE POUR SON USINE DE LACQ (64)

AGENTS TECHNIQUES-ELECTRICIENS

PROFIL :
BTS en électrotechnique ou DUT génie électrique, option électrotechnique, ayant quelques annees d'experience dans la spécialité.

MISSION :
Selon profil du candidat, et sous les ordres d'un contremaitre principal :
— depannages et essais sur electronique de puissance et de commande
— modification d'installations existantes soit pour remédier à des anomalies qu'il aura constatées, soit pour améliorer le fonctionnement des installations existantes
— études et realisation de petites installations électriques en Basse Tension généralement.

Régime de travail journee normale avec astreintes périodiques.
Première affectation : établissement aquitain.

Ecrire avec curriculum vitae et prétentions à SNEAP DC - Recrutement
26, Avenue des Lilas - Tour 12.04 - 64018 PAU CEDEX sous référence 46385.

URGENT, centre ville Besançon, magasin prêt à porter H.D. cherche

DIRECTEUR (TRICE)

avec solide expérience.
Adr. C.V. s/réf. 1.439 à Pierre Licheu, S.A., B.P. 220, 75063 PARIS Cedex 02 qui transm.

LA VILLE
D'AMIENS
recrute

UN ATTACHÉ OPTION ANIMATION CULTURELLE

ou une personne titulaire des diplômes permettant de se présenter au concours d'attaché option animation (voir décret du 15 juillet 1981).

Cet agent aura pour mission de coordonner et de mettre en œuvre les activités de l'office culturel municipal.

Adresser candidature et C.V. à la mairie d'Amiens B.P. 2.720 80027 AMIENS Cedex avant le 15 octobre.

20% d'expansion et des produits à développer.

Nous opérons sur un des marchés de mobilier de stockage des plus actifs. Notre compétence est largement reconnue, et notre notoriété établie. Notre usine de transformation métallurgique fabrique des équipements qui répondent aux nécessités actuelles du Libre Service. Mais il faut sans cesse innover pour anticiper l'évolution des besoins de nos clients français et européens, tout comme pour maintenir nos performances techniques et économiques.

Vous avez commencé votre carrière d'ingénieur A.M. dans la métallurgie Mais si, dans cette courte expérience, les problèmes techniques vous ont évidemment intéressé, vous avez aussi découvert l'intérêt du dialogue avec vos collègues du marketing : comprendre les demandes des clients, les aider à les exprimer et à faire évoluer vos produits, assurer une protection industrielle, gérer la qualité, etc.

Vous conduirez donc la gestion et l'évolution de nos gammes de produits. Dans une usine à taille humaine, à 150 km au sud de Paris, au sein d'une société performante : expansion 20 % par an. Vous entretiendrez un dialogue permanent avec nos clients, nos commerciaux, nos techniciens et bien sûr notre Direction Générale, qui vous déléguera sans restriction la maîtrise des moyens nécessaires. Voulez-vous écrire à SIRCA sous la réf. 826 78M.



Sirca
64, rue La Boétie - 75008 PARIS
MEMBRE DE SYNTEC

Restaurant à Chamonix (74) cherche PIZZAIOLO à partir du 1er novembre. Tél. après 20 h M. Letourneur (50) 53-01-31.

FONDATION BAGATELLE
cherche pour son Centre Social Dispensaire
ASSISTANTE SOCIALE D.E.
pour coordination activités médico-sociales. Expérience nécessaire. Statut cadre.
Envoyer C.V. détaillé à Directrice C.S.D. BAGATELLE, 323, rue Frédéric-Sévène, 33400 Talence.

Recherche URGENT
COMPTABLE
Libéré S.M. Expérience cabinet comptable souhaitée.
Adresser C.V., 17, cours des Apôtres-de-la-Liberté, 17100 Saintes ou tél. (46) 93-46-55.

Société Mutualiste région OUEST
recherche
RESPONS. DE SON SYSTÈME D'INFORMATION
diplômé études supérieures.
Très bonnes connaissances en informatique. Expérience en organisation et connaissances statistiques, comptabilité, contrôle de gestion.
Envoyer C.V. et lettre manuscrite à : Mme BOISNARD, C.M.C.M.F., 9, rue de Chevreul, 53002 LAVAL CEDEX.

Marketing Terrain

En relation directe avec le directeur du marketing, vous participerez à l'élaboration et appliquerez les stratégies marketing pour les marques, les produits, les méthodes commerciales et l'animation des ventes.

Vous animerez une équipe de 8 personnes chargée de :
- la conception, l'élaboration et l'animation de la formation commerciale pour développer les concessionnaires et leur force de vente ;
- l'animation du V.A.G. club vendeurs ;
- le lancement de nouveaux modèles ;
- les opérations stimulation et création de trafic ;
- l'organisation de manifestations et salons.

Vous disposerez d'une voiture et serez mobile pour intervenir sur l'ensemble du territoire national.

La réussite dans ce poste débouchera vers des responsabilités plus importantes dans le marketing ou d'encadrement commercial.

Une formation supérieure, 5 années d'expérience (formation commerciale - vente - promotion), la connaissance de l'allemand ou de l'anglais sont indispensables. Vous bénéficierez d'un salaire attractif et d'avantages sociaux liés au développement de la société.

V.A.G.
Envoyer CV, photo et prétentions sous réf. FP 13 à V.A.G. France Direction du Personnel et des Relations Sociales, BP 62, 02600 VILLERS-COTTERETS.

V·A·G Audi VW

HAVAS CONTACT

Nous prions instamment nos annonceurs d'avoir l'obligeance de répondre à toutes les lettres qu'ils reçoivent et de restituer aux intéressés les documents qui leur ont été confiés.

Toulouse EGOR MIDI-PYRENEES

Avec des implantations nationales et internationales et plus de 800 missions traitées par an le Groupe EGOR est le premier cabinet français de conseil en recherche de cadres.

Aujourd'hui le Groupe EGOR ouvre sa délégation régionale Midi-Pyrénées à Toulouse.

Alain Zeller et Robert Fabbris se tiennent à votre disposition.

EGOR MIDI-PYRENEES
«Le Sully», 1, place Occitane
31000 Toulouse
Tél. (61) 22.50.80.

egor
PARIS DIJON TOULOUSE MILANO PERUGIA LONDON NEW YORK MONTREAL

media system

---

emplois internationaux

GROUPE D'INGENIERIE recherche pour le Moyen-Orient
INGÉNIEUR-TÉLÉSYSTÈME
HARDWARE, SOFTWARE.
INGÉNIEUR-TÉLÉCOMMUNICATION
connaissances souhaitées : opérations de précommissionning et commissioning. Anglais courant.
Ecrire s/réf. 9758 à VALENS-CONSEIL — B.P. 359 75064 PARIS CEDEX 02.

LA CAISSE DE DÉVELOPPEMENT DE LA CORSE
recherche pour sa délégation de BASTIA
un INGÉNIEUR ÉCOLE CENTRALE
Ecrire : Caisse de Développement de la Corse, 9, cours du Général-Leclerc, 20000 AJACCIO.

OFFRES D'EMPLOIS OFFRES D'EMPLOIS OFFRES D'EMPLOIS OFFRES D'EMPLOIS

Import. bureau d'études techniques recherche dans le cadre de son activité pour la région du Nord et la région parisienne
UN INGÉNIEUR DIPLOMÉ
E.T.P., I.D.N. ou équivalent ayant 2 ans d'expérience minimum pour assumer la coordination des études et la responsabilité d'opérations de bâtiment et d'infrastructures. Env. C.V. + prétentions à O.P.F., nº 431, 2, rue de Sèze, 75009 PARIS qui transmettra.

PARIS (17e)
ORGANISME FINANCEMENT DU LOGEMENT SOCIAL
offre poste stable de
CHEF SERVICE FINANCIER et STATISTIQUES
Ce poste conviendrait à candidat (e) âgé de 35 ans minimum, ayant une formation supérieure et une expérience de l'organisation et de l'animation d'un service similaire (équipe de 7 personnes actuellement).
Une connaissance des techniques statistiques et de la comptabilité sont indispensables.
Adr. C.V. manuscrit indiquant derniers émoluments perçus à B.E.O. (réf. 9142) 3, r. de Téhéran, 75008 PARIS

Entreprise secteur bâtiment ch. CHEF DU PERSONNEL confirmé. 180.000 F an. Tél. 297-49-95.

École Sup. de Gestion recherche
ENSEIGNANT
(Travail indépendant) en COMPTABILITÉ et INFORMATIQUE
Urgent. Tél. : 543-35-43

STÉ d'envergure Nationale d'exploitation et de maintenance d'inst. de chauffage et de climatisation recherche pour région parisienne
1 JEUNE TECHNICIEN
Formation et si possible expérience chauf. et condit. d'air. Niveau B.T.S. Maximilien-Perret ou similaire.
Le poste à pourvoir comporte des tâches diversifiées en vue de seconder Ingénieur.
1 ÉLECTROMÉCANICIEN
pour conduite et maintenance d'installation de climatisation à PARIS.
Écrire avec C.V. et prét. à A.M.P. sous nº 5250/S. 40, rue Olivier-de-Serres, 75015 PARIS, qui transm.

COMMERCIAL HAUT NIVEAU

De formation ESC ou équivalent, âgé d'environ 35 ans, votre expérience commerciale témoigne d'ouverture à la technique, d'un goût certain pour l'action sur le terrain, d'une grande disponibilité personnelle.

Vous parlez l'allemand et, si possible, l'anglais.

Vous vous estimez capable d'assurer d'importantes responsabilités de vente.

Dans ce cas, vous pouvez rejoindre une entreprise de taille humaine, filiale d'un grand groupe fabriquant et commercialisant des produits utilisés principalement par les PME.

Il vous sera confié le suivi et le développement d'une partie de la clientèle existante en France. Progressivement, vous prendrez également en charge des missions de prospection et de suivi commercial à l'exportation.

La rémunération, importante, sera fonction de l'âge, et de l'expérience du candidat.

Le poste, comportant de fréquents déplacements de courte durée, est basé en proche banlieue Paris Ouest.

Adresser C.V. détaillé et photo à No 47.662 CONTESSE PUBLICITE 20, Avenue de l'Opéra 75040 PARIS CEDEX 01, qui transmettra.

F.J.T. recherche
ANIMATEUR(TRICE)
travail d'équipe. action d'insertion sociale et professionnelle, ouverture sur le quartier, convention collective U.F.J.T. Ecrire au Foyer d'Artagnan, 80, rue Vitruve. 75020 Paris.

COLLABORATEUR standing. Écr. à M. LIVRY, 149, r. Saint-Honoré, Paris-1er, qui transm.

ADMINISTRATEUR DE BIENS
Syndic de co-ppté PARIS (8e) PRINCIPAL DE GÉRANCE référence dans la profession, libre de suite. Écr. avec C.V. et prétentions, B.P. 186, à M. du Mazet, 75062 Paris Cedex 02 (service 73), qui transmettra.

C.N.R.S.
rech. pr traductions à domicile de résumés documentaires
DIPLOMÉS (EES) SCIENTIFIQUES (tous domaines) de langue maternelle anglaise.
Écr. C.N.R.S. Diff. Traductions 26, rue Boyer 75971 PARIS Cedex 20.

Etablissements privé ss contrat proche banlieue Ouest propose demi-temps
PROFESSEUR DE FRANÇAIS
travail équipe, méth. actives. Envoyer curriculum et photo sous le nº 47.288 M. à BLEU, 17, rue Lebel, 94307 Vincennes Cedex, qui transmettra.

Importante Sté rech. d'urgence
INGÉNIEURS
TÉLÉTRANS. HARDWARE, 3 ans d'expérience en télétransmission (TÉLÉPHONIE - TÉLÉGRAPHIE - DONNÉES) Gilles Thomas. 337-98-22.

La Commune de Combs-la-Ville (Seine-et-Marne) recherche
UN (UNE) DIRECTEUR (TRICE) DES CENTRES D'ACCUEIL ET DE LOISIRS MATERNELS
Les candidats doivent :
— Être RÉDACTEUR option Animation ou être titulaire de l'un des diplômes leur permettant de se présenter au concours dans les meilleurs délais : B.A.F.D., CAPASE, DEFA
— Avoir une expérience en animation et de préférence au service des jeunes enfants.
SALAIRE NET DE DÉBUT : 4.000 F
Adresser candidature manuscrite et C.V. à M. le Député-Maire de COMBS-LA-VILLE (77380)

---

secrétaires

UN SECRÉTAIRE
Connaissances gestion et facturation. Réf. transports B.T.S. exigé. 821-18-38.

SECRÉTAIRE
STÉNODACTYLO expérimentée. Aptitudes rédaction, sens relations publiques. Connaissances machine traitement de texte souhaitées. Début. s'abstenir. Env. C.V., photo et prét. à A.M.P. sous nº 5248/S. 40, rue Olivier-de-Serres. 75015 PARIS qui transm.

Sté tuyauterie industrielle
VITRY-SUR-SEINE
(850 personnes) recherche pr chargé d'affaires
STÉNO-DACTYLO
EXPÉRIMENTÉE
DACTYLO
EXPÉRIMENTÉE
Libres de suite. Tél. pr r.-v. 680-85-05.

représentation offres

LES ÉDITIONS DU SEUIL
recherchent
UN REPRÉSENTANT
pour un secteur ouest de la France. Expérience du livre nécessaire.
Ecrire avec C.V. manuscrit et photo à « Editions du Seuil, Service Commercial, 27, rue Jacob, 75006 PARIS.



Nous sommes une importante société au service de la communication dans les entreprises. Nous intervenons pour le conseil, l'audit et l'ingénierie de réseaux et de systèmes de télécommunications, de télématique et de bureautique.

Nous proposons un certain nombre de services liés à la télématique : téléconférence, missive, système de courrier électronique. Nous sommes chargés de la commercialisation des services émanant du satellite de télécommunication TELECOM-1. Nous recherchons pour la région Rhône-Alpes :

Ingénieur commercial télématique

responsable de la vente des services proposés par notre Compagnie.

Ingénieur diplômé, 32 ans minimum, vous êtes un vendeur confirmé capable de prendre des contacts à haut niveau.

Vous avez acquis une expérience en Télécommunications et Téléinformatique et vous êtes, si possible, originaire de la région Rhône-Alpes.(réf. MRE/FC/IC).

Bertrand REVOL vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature.

MEDIA PA

Ordis Conseil en Recrutement
10, Rue Auber - 75009 PARIS



Le groupe Lafarge-Coppée (30 000 personnes), présent dans dix-sept pays, dans des secteurs d'activité tels que l'industrie cimentière, l'ingénierie et la biochimie, recherche pour renforcer l'équipe informatique de l'une de ses sociétés : Ciments Lafarge France, des

Analystes

Ils seront affectés à un secteur d'activité pour lequel ils auront à consolider et à développer des applications de gestion (Cobol). De bonnes notions en comptabilité seront un atout supplémentaire. Ils participeront avec les utilisateurs aux choix des procédures à adopter.

De niveau Bac + 4 années d'études supérieures, les candidats auront trois à quatre ans d'expérience afin d'être rapidement impliqués dans la réalisation des applications (réf. MOL/LC/AN).

Analystes-programmeurs

Ils seront chargés de l'analyse organique et de la programmation de diverses applications afin de répondre aux besoins des utilisateurs.

Ces postes conviendraient à des informaticiens de niveau Bac + 2 (DUT ou equivalent) ayant deux ans d'expérience et connaissant Cobol (réf. MOL/LC/AP)

MEDIA PA

Des candidats de valeur pourront trouver au sein du groupe Lafarge-Coppée la possibilité d'une évolution à la mesure de leurs ambitions.

Ces postes sont à pourvoir au siège social à Saint-Cloud (proximité transports en commun).

Olivier de LAUGEIRET vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, en mentionnant la référence du poste choisi.

Ordis Conseil en Recrutement
10, Rue Auber - 75009 PARIS



ile de france pharmaceutique

Nous sommes un important grossiste répartiteur (2 000 personnes) de produits pharmaceutiques. Nous assurons l'approvisionnement en temps réel de nos 6 500 clients, grâce à nos 18 établissements en France. Nous recherchons un

Chef de service études

pour notre direction informatique (25 personnes au total) équipée de deux IBM 4341 (DOS/VSE - CICS) et de plus de deux cents terminaux et mini-ordinateurs.

Responsable du développement et de l'ensemble des applications : gestion de distribution (prises de commandes, stocks, livraisons, facturation...) et gestion administrative, vous saurez faire évoluer notre informatique.

Diplômé de l'enseignement supérieur (Ecole d'Ingénieur ou MIAGE), ayant une expérience de 6 à 7 ans en tant que responsable d'une équipe de développement, vous saurez naturellement vous faire apprécier par vos compétences techniques. Bien entendu, vous maîtrisez Cobol et Assembleur.

Lieu de travail : ASNIERES.

Olivier de LAUGEIRET vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature sous référence MOL/IF/CS.

MEDIA PA

Ordis Conseil en Recrutement
10, Rue Auber - 75009 PARIS



CAISSE REGIONALE
DE CREDIT AGRICOLE
DE LA SOMME (AMIENS)

Nous sommes équipés d'un IBM 3031 sous DOS, CICS, VTAM, DL 1. Pour permettre l'accroissement de notre réseau de télétraitement (400 terminaux prévus dans nos agences) et le développement de nos projets sous SGBD, nous mettons en œuvre actuellement un IBM 3033 avec VM et souhaitons passer à MVS pour la fin de 1983.

Nous recherchons un

Programmeur système

dont la solide expérience (si possible de MVS) nous permettra, dans un premier temps, de réussir cette importante mutation.

De plus, en renforçant notre équipe système (actuellement trois personnes), nous serons en mesure de tirer profit de l'évolution permanente des techniques informatiques.

Bertrand REVOL vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, sous la référence MRE/CA/PS.

MEDIA PA

Ordis Conseil en Recrutement
10, Rue Auber - 75009 PARIS



Porte de PANTIN. Notre société (1 100 personnes) jouit d'une renommée internationale sur les marchés des parfums et des cosmétiques. Notre directeur informatique, dans le cadre de son nouveau plan, recherche

Chef de projet

Vous êtes diplômé d'une université et votre expérience d'environ 5 ans dans un poste similaire vous a conduit à travailler sur des projets de gestion. Nous vous confierons le développement de nos applications comptables.

Vos qualités humaines, votre sens de l'organisation et votre contact avec les utilisateurs seront vos meilleurs atouts pour réussir dans ce poste (réf. MRE/BO/CP).

Ingénieur système

Votre formation supérieure en informatique (DUT, MIAGE...), enrichie d'une expérience de 5 ans minimum dans un poste d'ingénieur système sur IBM 43 XX - DOS/VSE, CICS, DL 1 vous permet aujourd'hui de prendre la responsabilité des moyens techniques de notre site.

Rattaché au directeur informatique, vous assurerez les missions classiques de la fonction système (mise en œuvre, optimisation...) et vous serez également amené à jouer un rôle de CONSEILLER pour les grandes options techniques (HARD et SOFT) (réf. MRE/BO/IS).

Bertrand REVOL vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, sous la référence du poste choisi.

MEDIA PA

Ordis Conseil en Recrutement
10, Rue Auber - 75009 PARIS

L'un des plus importants groupes d'assurances français doté de puissants moyens informatiques décentralisés recherche pour son Département ÉTUDES, situé à Paris, un

Responsable de projets
« Chef de secteur comptabilité et placements »

Sa mission est d'assurer, dans le cadre des méthodes et procédures de la direction informatique, la mise en œuvre et la coordination des moyens nécessaires à la vie d'un ensemble de projets.

Il encadrera une équipe d'études et de réalisations d'environ 10 personnes.

Il participera aux relations entre son secteur et l'unité utilisatrice et coordonnera les projets dans toutes leurs étapes (conception, réalisation, mise en place, maintenance).

Pour ce poste, nous souhaitons rencontrer des chefs de projet justifiant d'une expérience de cinq ans minimum vécue dans un environnement Temps Réel sur grands systèmes IBM et possédant une formation supérieure (école d'ingénieur, MIAGE...).

Olivier de LAUGEIRET vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, s/réf. MOL/AS/RP.

MEDIA PA

Ordis Conseil en Recrutement
10, Rue Auber - 75009 PARIS



BANQUE FRANCAISE
DU COMMERCE EXTERIEUR

pour son Département Informatique et Organisation équipé de trois ordinateurs IBM (1 × 3033 - 2 × 3031, CICS - DL 1) et d'un réseau de 150 terminaux devant être progressivement remplacés par des mini-ordinateurs, recherche des

Analystes
(réf. MOL/BC/AN)

et

Analystes-programmeurs
(réf. MOL/BC/AP)

pour le développement de projets bancaires intégrant la spécificité de la B.F.C.E. et les nouvelles orientations techniques.

Les analystes, de formation supérieure (MIAGE ou équivalent), seront opérationnels grâce à une expérience de 2 à 3 ans en analyse et programmation Cobol et CICS dans des projets importants.

Les analystes-programmeurs, de niveau DUT ou équivalent, auront pratiqué pendant 1 à 2 ans la programmation Cobol et si possible dans un contexte CICS.

L'évolution des techniques spécifiques de la B.F.C.E. permettra l'actualisation des connaissances informatiques des candidats retenus.

Lieu de travail : quartier Opéra.

Olivier de LAUGEIRET vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, sous la référence du poste choisi à

MEDIA PA

Ordis Conseil en Recrutement
10, Rue Auber - 75009 PARIS



Afin de gérer en temps réel notre importante activité au niveau national (5 000 personnes, 20 magasins - C.A. : 3 milliards de francs), nous disposons d'une informatique distribuée comprenant un CII-HB 66 biprocesseur et un réseau de terminaux et mini-ordinateurs reliés a un frontal MINI 6.

Pour renforcer l'équipe système, nous recrutons un

Ingénieur mini-systèmes

Vous serez chargé tout d'abord d'optimiser les fonctions de base du MINI 6 central sous l'aspect système et de vous familiariser avec les autres mini-ordinateurs.

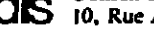
Par la suite, vous aurez à prendre en charge un important réseau pour y intégrer de façon évolutive les différents aspects de nos télécommunications : télé-informatique, télex, messagerie électronique...

Ce poste conviendrait à un diplômé de l'enseignement supérieur (ingénieur ou universitaire) possédant une première expérience système (1 à 2 ans) sur mini-ordinateur (MINI 6 de préférence) et souhaitant acquérir une compétence en réseau.

Olivier de LAUGEIRET vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, s/réf. MOL/BH/IS.

MEDIA PA

Ordis Conseil en Recrutement
10, Rue Auber - 75009 PARIS





Nous offrons un Service Réseau en Temps Partagé qui, à partir de tout type de terminal (classique, vidéotex, micro-ordinateur), permet d'accéder en conversationnel à de puissants ordinateurs connectés aux principaux réseaux de transmission de données (téléphone, télex, TRANSPAC, EURONET, TYMNET, TELENET).

Nous proposons également une gamme de logiciels standards ou spécifiques pour le calcul et la gestion décisionnelle.

Nous recherchons

Responsable de projets
Aide à la décision

Nous souhaitons vous confier l'animation de l'équipe chargée des applications d'aide à la décision (SGBD micro et macro-économiques, logiciels d'analyse et traitement des données, modélisation et simulation).

Vous serez responsable du développement et de la promotion des produits existants ou nouveaux.

Ingénieur Grandes Ecoles, vous possédez une expérience de trois à cinq ans en SSCI de préférence. Chef de projets sur des contrats clé en main, vous avez acquis des compétences techniques et commerciales que vous pourrez valoriser dans ce poste de manager (réf. MRE/TSE/RP).

Chefs de projets

Nous souhaitons vous confier la responsabilité du développement et de la promotion de produits logiciels interactifs dans le domaine de la gestion.

Vous interviendrez comme « maître d'œuvre » (cahier des charges, analyse, supervision de la réalisation) dans un esprit méthodologique.

Ingénieur ou universitaire, vous possédez une première expérience (1 à 3 ans) acquise chez un utilisateur, ou une SSCI. Analyste fonctionnel sur des projets de gestion, vous avez acquis le sens de l'efficacité et de la méthode et souhaitez élargir vos responsabilités dans un poste évolutif (réf. MRE/TSE/CP).

Bertrand REVOL vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, sous la référence du poste choisi.

MEDIA PA

Ordis Conseil en Recrutement
10, Rue Auber - 75009 PARIS



La Caisse Centrale des Banques Populaires

Nous sommes l'organisme central du Groupe des Banques Populaires chargé d'assurer les services communs (paie du personnel, gestion des titres, gestion des opérations à l'étranger...) ; nous avons su, au fil des ans, nous doter d'une informatique performante.

Nous sommes actuellement équipés d'un IBM 3033 en OS/MVS sous IMS DB/DC auxquels sont reliés environ 900 terminaux via SNA TRANSPAC.

Nous nous préparons à recevoir en fin d'année un IBM 3081. Nous recherchons un jeune

Ingénieur système

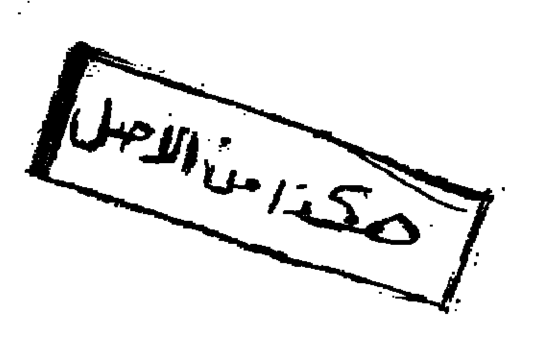
De formation DUT ou équivalent, vous possédez une première expérience système (deux ans minimum) sur une configuration comparable et connaissez si possible IMS et/ou VTAM.

Outre les avantages liés a la banque, nous vous proposons une rémunération en rapport avec vos qualifications et, pour faciliter votre intégration, nous prévoyons une période de formation. Lieu de travail : Métro Bourse.

Bertrand REVOL vous remercie de lui adresser votre dossier de candidature, sous référence MRE/CC/IS.

MEDIA PA

Ordis Conseil en Recrutement
10, Rue Auber - 75009 PARIS



ANNONCES CLASSEES

	La ligne*	La ligne T.T.C.
OFFRES D'EMPLOI	71,00	83,50
DEMANDES D'EMPLOI	21,00	24,70
IMMOBILIER	48,00	56,45
AUTOMOBILES	48,00	56,45
AGENDA	48,00	56,45
PROP. COMM. CAPITAUX	140,00	164,64

ANNONCES ENCADRÉES	La ligne col.*	La ligne col. T.T.C.
OFFRES D'EMPLOI	40,00	47,04
DEMANDES D'EMPLOI	12,00	14,10
IMMOBILIER	31,00	36,45
AUTOMOBILES	31,00	36,45
AGENDA	31,00	36,45

*Dégressifs selon surface ou nombre de parutions

L'immobilier

appartements ventes

1er arrdt

FONTAINE DES INNOCENTS ravalé 5e ét., ascenseur, balcon original, 3 pièces, cft, duplex. 680.000. SDG. 634-06-20.

2e arrdt

FORUM
RUE SAINT-DENIS
dans imm. en rénovation
SURFACES
A AMÉNAGER
de 18 à 95 m² à partir de 8.500 F le m².
Ecrire SIP Publicité (réf. 1904). 11, rue d'Uzès 75002 PARIS, qui transmettra.

3e arrdt

SQUARE DU TEMPLE
85 m² à aménager (50 + 35). grandes baies, vue dégagée, 3e étage. Tél. : 272-40-19.

5e arrdt

JUSSIEU 2 P. 1/2. 354-95-10
PUITS ROMANTIQUE

NEUF CONSTRUCTION EN COURS
Livraison fin 1982
1 et 3, R. POLIVEAU
29 APPARTEMENTS DE TRÈS GRAND LUXE du 2 au 5 pièces et duplex-terrasses.
de 13.000 à 15.000 le m². Ferme et définitif.
APPARTEMENT TÉMOIN tous les jours de 14 h à 19 h sauf mercredi et dimanche.
AWI - Tél. : 267-37-37.

7e arrdt

Bac Université. 354-95-10.
100 m² + JARDINET.

PRÈS CHAMP-DE-MARS ÉLÉGANT DUPLEX 170 m². TERRASSE-JARDIN 200 m². 3 park. Doressay. 624-93-33.

8e arrdt

PARC MONCEAU
Unique dans imm. 340 m², belles réceptions. BOW-WINDOW, 5 chbres, 3 services, park. exclusivité SANTANDRÉA. T. 260-67-36 66.

11e arrdt

EXCEPTIONNEL
« LE SERENIDE »
imm. NEUF résidentiel
LIV. + 3 CHBRES
96 m² + BALCON
cave, parking sous-sol
BELLES PRESTATIONS
768.000 F.
avec 80 %, Prêt Conventionné. Sur place de 14 h. à 19 h. Sauf mardi et mercredi. 149, rue Oberkampf, 700-11-09. LACHAL S.A.

13e arrdt

NATIONALE
Très bon immeuble 1976
VRAI 3 P.
état neuf, bon plan, park.
SINVIM - 501-78-67.

14e arrdt

PARC MONTSOURIS (1968) STUDIO TT CFT 34 m² Px 350.000 F — 327-28-60.

15e arrdt

Beau 2 P., imm. 20 ans, jard. privatif. 600.000 F. 783-89-86 - 548-54-99.

CHAMP-DE-MARS, récent duplex, 200 m² + terrasse plantée, 240 m². Prix élevé. 783-89-86 - 548-54-99.

LOURMEL-ZOLA
Imm. 1957, Living 2 chbres, balcon, chff. cent., radiat., 2e ét. 499.000 F. 577-96-85.

Métro DUPLEIX, 3 P., 60 m², excellente état. 550.000 F. C.C.F.I. 227-96-84.

16e arrdt

PORTE ST-CLOUD
3e asc. 2 P. REFAIT NEUF 470.000 F. 577-47-74.

17e arrdt

45, AV. VILLIERS
Me MALESHERBES
RÉHABILITATION PRESTIGE
Anciens ateliers d'artistes restructurés en DUPLEX AVEC LOGGIAS
DE 2-4 ET 5 P.
+ quelques STUDIOS
LUXUEUSES PRESTATIONS
Visites lundi, mardi, jeudi et vendredi de 12 h à 18 h.
LIVRAISON IMMÉDIATE.

VILLA DES TERNES
élégante Maison 9 P. terrasse, verdure, beaucoup charme. DORESSAY. 624-93-33.

18e arrdt

RUE CUSTINE
Dans immeuble pierre de taille
2 P., r.-de-ch. Libre 130.000 F
2 P., r.-de-ch. Occupé 88.000 F
2 P., 6e ét. Occupé 105.000 F
Tél. : 227-74-80.

ABBESSES, original duplex. poutres, ancien 7 p., 120 m². Bien aménagé, charme. Px 1.100.000 F. 822-22-56.

4.500 F le m², prêt square, 2p., cft, à aménager, bel imm., 90 % crédit poss. 766-53-34.

Me Simplon. Particulier vend studio 27 m², tout confort, dans immeuble standing p. d. t. Prix 260.000 F — Tél. : 844-48-15.

78-Yvelines

LE VESINET
près comm., 500 m R.E.R. bel APPARTEMENT, séj. 3 ch., bns + dches = 100 m² tt confort. Px : 700.000 F
AGENCE DE LA TERRASSE
Le Vésinet (3) · 976-05-90.

92 Hauts-de-Seine

BOURG-LA-REINE
200 mètres du métro
2 PETITS IMMEUBLES DE TRÈS GRANDE CLASSE EN PIERRE DE TAILLE
R.-de-ch. + 3e et 4e étages, du studio au 4 pièces et grands duplex de 4 et 5 pièces.
Livraison prévue 1er trimestre 1983, S.P.D.I., tél. 350-14-80.

NEUILLY, Pte Maillot
Gd 2 P., cuis. équipée, bains. Prix 520.000 F. 566-50-46.

SÈVRES
71, GRANDE-RUE
« LE PARVIS DE SÈVRES »
2 au 7 pces-comm. 507-13-47 ou SERCO 723-72-00.

BOULOGNE, Me MARCEL-SEMBAT récent 4/5 p., cft. 730.000 F + Box. 577-96-85.

SEVRES, près gare, stand., 4 P., 91 m² + balc. + box. 735.000 à déb. 534-57-40.

94 Val-de-Marne

Vend urgent. VINCENNES 94 5 mn bois, pr. école, résid. calme Rez de jardin, 4 pièces 85 m² + balcon 15 m², grand séjour, 2 chambres, cuisine équipée, entrée, wc, salle de bains, parking, s/sol, cave. 800.000 F (dont prêt PIC à suivre) soir 20 h. 374-91-67.

VINCENNES
Immeuble 1970, près mairie
4 PIÈCES, 70 m²
Bon état, cave, parking
530.000 F
SINVIM. 501-78-67.

Province

NICE
Nice Ouest, résidentiel
Particulier
Splendide 3-4 pièces, 85 m², terrasse, vue mer, parking. 500.000 F.
Tél. Aix (42) 27-58-35.

Vend Vichy, quartier thermal, appartement 75 m², 3 pièces, salle de bains, ch. ind., 2e et 3e étage sa asc., pas de charges. Tél. (70) 31-64-97 le matin.

AFFAIRE à SAISIR
CAEN (ifs) - Appart. F2 libre à la vente tous comm. — Bus. Prix 170.000 F. + F N
Chauvière - 2, r. du Haut-Manoir 14760 BRETTEVILLE-sur-ODON

VDS APPTS NICE
2 pces 60 m², bd Napoléon (3e) Calme, quartier résidentiel, pisc. Prix : 420.000 F.
Tél. : 16-93-33-05-58.
Domicile : 16-93-74-37-64.

Etranger

RARE : Cœur Historique FLORENCE Italie, dans immeuble XVe siècle. Rénové, calme absolu, appartement F3 70 m², beaucoup caractère, terrasse. 900.000 F.
Tél. : 19-39-55 21-34-41 ou (91) 52-63-49.

appartements achats

Particulier achète appartement, d'Angle étage élevé avec asc., Terrasse soleil, 3 pièces minimum de préférence 7e, 6e ou 9e — Tél. : 548-96-76 ou 604-42-15.

Pour clients sérieux, PAIE COMPT, APPTS, ttes surf. et IMMEUBLES à Paris 15e et 7e. JEAN FEUILLADE, 54, av. de La Motte-Picquet 15e. 566-00-75.

locations non meublées demandes

Paris

SERVICE AMBASSADE
pour cadres mutés à Paris, recherche du STUDIO au 5 P. LOYERS GARANTIS par stés ou ambassades. 281-10-20.

AGENCE DE LA TERRASSE rech. d'URGENCE pr cadres import. sociétés, VILLAS et APPTS de STANDING, région LE VÉSINET. Service Gérance assuré. Agence de la Terrasse, Le Vésinet, 45, boul. Carnot. Téléphonez : (3) 976-05-90.

PROPRIÉTAIRES LOUEZ
chbres, studios, 2 p., 3 p., etc. sous 48 heures, SANS FRAIS par sélection directe.
206-00-47.

PROPRIÉTAIRES
Pour louer rapidement SANS FRAIS et SANS AGENCE vos appartements vides et meublés à Paris et en banlieue.
Téléphonez au : 282-12-50.

PROPRIÉTAIRES LOUEZ rapidement — Clientèle assurée. Service gratuit — 770-88-65.

PROPRIÉTAIRE
LOUER SANS FRAIS
VOS APPARTEMENTS
PARIS - BANLIEUE
SOUS 48 heures
CLIENTS SÉLECTIONNÉS
LOYER GARANTIE
TEL. 359-64-00

Région parisienne

Pour sociétés européennes ch. villas, pavillons pour CADRES. Durée 3 et 6 ans. 283-57-02.

immobilier information

MISE EN CONCURRENCE POUR CESSION DE DROITS DE CONSTRUIRE A PARIS, XXe arrondissement.

La Société d'Economie Mixte d'Equipement et d'Aménagement — SEMEA XV — met en concurrence les promoteurs-constructeurs pour la cession d'un terrain et des droits de construire qui y sont attachés, représentant un immeuble de 15 à 20 logements non aidés, soit en copropriété, soit locatifs, situé 100/102, rue des Amandiers et 63, rue des Panoyaux, à Paris-XXe, à l'intérieur de la ZAC des Amandiers.

Un dossier comportant une étude complète de définition et de faisabilité et précisant les conditions de la mise en concurrence peut être retiré dans les bureaux de la SEMEA XV, 55, quai de Grenelle à Paris-XVe, contre remise d'un chèque de 940,80 F, à partir du lundi 20 septembre 1982. Il ne sera fourni aucun renseignement par téléphone, préalablement à la remise du dossier.

ANCIENS-NEUFS
DU STUDIO AU 8 PIÈCES
SÉLECTION GRATUITE PAR ORDINATEUR
Appeler ou écrire :
Centre d'information FNAIM de Paris, Ile de France
LA MAISON DE L'IMMOBILIER
7, bis, avenue de Villiers
75017 PARIS — Tél. : 227-44-44.

viagers

Vincennes. Me St-Mandé-Tourelles. Studio libre, tt cft, Cpt. 40.000 + 1.800/mois. Viagers F. CRUZ. 266-19-00.

Etude LODEL, 35, bd Voltaire, Paris (11e), tél. : 355-61-58. Spécialiste viagers. Expérience, discrétion, conseils.

F. CRUZ 266-19-00
8, RUE LA BOÉTIE (8e)
Px rentes indexées garanties, étude gratuite discrète.

Vend à Biole (63), maison 2 niveaux, surface habit. 126 m², 8 pces, 3 gar., cave, gdes terrasses, état impec. 470.000 F + rente viagère 2.900 F sur une tête 75 ans. Tél. : (16-64) 43-38-70.

locaux commerciaux

Bail comm. à céder (7 bureaux, 170 m²), 4e étage, situé angle avenues Champs-Elysées et George-V. Grande façade publicitaire. Emplacement except. Ecr. s/nº 6291 le Monde Pub., service ANNONCES CLASSÉES, 5, rue des Italiens, 75009 Paris.

fonds de commerce

Particulier vd appartement F4 commercial, jardin privatif central dans Résidence, GRASSE. Loyer trimestriel. Px 600.000 F. Téléphonez au : 93-70-54 72.

Bail à céder emplacement exceptionnel boul. Poissonnière, boutique 400 m², vitrine 23 m. Téléphonez au : 370-38-85.

boutiques

Partic. vd plusieurs murs loués, rapport 12 %, de 200.000 à 800.000. 590-88-06, 7/21 h.

N'ATTENDEZ PLUS
CONSOLIDEZ VOTRE ÉPARGNE
Investissez en murs de magasin à Paris
Dès 100 000 F comptant
Diverses formules
MURINVEST
6, rue Galilée, 16e. 723-30-40
Réception de la clientèle tous les jours de 9 h à 19 h.

immeubles

ACH. IMM. VIDE, même avec gros travaux, Paris, banlieue. Tél. 590-88-06 de 7 h à 21 h.

bureaux bureaux

Locations

Votre secrétariat permanent VOTRE ANTENNE A PARIS
VOTRE SIÈGE SOCIAL 8e COLISÉE - ÉLYSÉES
TÉLEX et TOUS SERVICES CRÉATION DE SOCIÉTÉS
A.F.C. : 359-20-20.
MEMBRE F.F.E.D.

A LOUER (Particulier à particulier, agences s'abstenir) Beau bureau, 3 pièces, 40 m², Bld. Poissonnière, ascenseur, actuellement 2900 F/mois + charges libre novembre 82, sans reprise. Tél. : 770-50-44.

VOTRE BUREAU
ou depuis 150 F/mois
1 domiciliation + services
SARL Artisans - 296-36-74.

LOCAL BUREAU 80 m², clair, état neuf, imm. rénové, 4 lignes PTT. 3e étage sans ascenseur. Bail précaire 11 ou 23 mois. PLATEAU BEAUBOURG Loyer annuel 61.875 F pour 11 mois. Libre au 1.10.82. Tel. 278-12-33 heures bureau.

VOTRE SIEGE SOCIAL
S.A.R.L. - R.C. - R.M.
Constitution de sociétés. Démarches et tous services. Permanence téléphonique
355-17-50.
MEMBRE F.F.E.D.

manoirs

75 km Paris-Ouest, magnifique
PETIT MANOIR
Tt cft + mais. gard. + gar. de tr. b.jrd. 1.450.000 F. 555.06.79. Week-end (32) 55.04.84.

châteaux

NORMANDIE
Beau **CHATEAU XVIIIe**
en très bon état - tout cft
SUR ENCHÈRE PUBLIQUE
LE 4 OCTOBRE
à 14 heures. Mise à Prix : 1 430 000 F Pour tt rens. Tél. 747-50-06 ou 16 (38) 67-32-48.

forêts

LIGNIÈRES (18)
Forêt CHÊNES 5 HA PAVIL. 205.000 F. 294-22-78.

Nous prions instamment nos annonceurs d'avoir l'obligeance de répondre à toutes les lettres qu'ils reçoivent et de restituer aux intéressés les documents qui leur ont été confiés.

propriétés

En BERRY, 280 km de PARIS, partic. vend BELLE MAISON comprenant 2 appartements de 6 et 5 pièces + dépend., gar., toitures neuves, tout confort, excellent état, ts commerces, médecins, pharmaciens. Prix à débattre.
Ecr. Maître Etienne, notaire, 18160 LIGNIÈRES.

HAUT-ROUSSILLON
Magnifique propriété avec belle villa récente s/2 ha de parc, très beau site. Prix 700.000 F. Renseignements Agence Catalane. 66230 Prats-de-Mollo. Tél. (68) 39-70-88 entre 10-12 h matin.

SOLOGNE
A vendre
PETITS TERRIT. DE CHASSE possibilités étangs.
Ecr. Havas Orléans nº 200.253.

RÉG. GISORS. Belle MAIS. NORMANDE, entr., séj. 40 m², chem., cuis. équip., 3 ch. + 2 ind., chff cd fuel, dépend., jdin 2.000 m², pelouses parfait état. Prix 600.000 F. Cab. BLONDEAU-LEBLANC, 2, fg Cappeville, à GISORS, tél. (32) 55-06-20.

DEAUVILLE - MONT-CANISY
Très résidentiel
appartements 2 p., 3 p., maisons 4 p., 5 p.
avec jardins privés et tennis
LOCATION/VENTE possibilité de 3.000 à 4.800 F mensuels + indemnité d'immobilisation. Rens. W.-E. : (31) 88-39-80. semaine au : (1) 387-33-88.

PRÈS HONFLEUR, très belle vue chaumière + 3 bât. à restaurer 5 ha herbages, px à débattre. (1) 296-41-89 ou (31) 89-28-53.

A VDRE MAISON DE MAITRE
Style Louis XV située à 8 kms d'Arras, bâtie sur 1 ha 86.
Prix 1.000.000 F.
Ecrire sous le nº 036125 M
RÉGIE-PRESSE
85 bis, r. Réaumur, 75002 Paris.

BRETAGNE manoir XVIIe classé parc — ha.
ANJOU gentilhommière XVIIIe 10 p. parc 3 ha ou plus. Rivière.
MANCHE presbytère XVIIIe 1 km mer petit parc clos
ANJOU petit château avec bois et terres 140 ha.
FORETS ET MANOIRS DE FRANCE
53340 Chémeré-le-Roi
Téléphone (43) 01-25-23.

villas villas

IMMOBILIER A VENDRE
directement de particulier
PARCS DE SAINT-TROPEZ
Spendide villa. Vue imprenable sur la mer 5 chambres à coucher, piscine, maison de gardien, parc de 5000 m²
Prix élevé justifié
Ecrire sous chiffre P-18-115462, PUBLICITAS, CH 1211 Genève 3.

MANOSQUE, PRÈS
VILLAS nves partir de 323.000. Créd. PAP poss. 285-71-82.

BOUGIVAL
Bord de Seine, petite VILLA, séjour, 2 ch., cuis., bns, sur jdin 800 m². Prix 700.000 F. AGENCE DE LA TERRASSE. Le Vésinet : (3) 976-05-90.

MARLY-LE-ROI
Nvs. stand., habit. de suite. 6/7 p., gar. 2 voitures, jdin. 1.470.000 F TTC, prêt conventionné. Tél. : 534-57-40.

BOUGIVAL
Sur coteau dans domaine privé VILLA ILE-DE-FRANCE, récept. 70 m², 5 chbres, 2 bains, tt cft, jardin boisé. AGENCE DE LA TERRASSE LE VÉSINET. (3) 976-05-90.

maisons individuelles

PÉRIGORD NOIR DOMME
13 km de Sarlat, au-dessus des remparts. Vue imprenable maison rénovée sur terrain de 531 m² avec gar. cave et cellier. Visite sur place, Rue Guilbert à Domme, le samedi 2 octobre de 10 à 12 h 30 et 14 h 30 à 17 h 30. Pour tous renseignements complémentaires : L.G.M. [illegible]

DORDIVES (45). Particulier vend pavillon 90 km de Paris, sortie autoroute du Sud, tout confort sur terrain 1.100 m² clos. (16-38) 86-12-51 h. bur.

pavillons

A MAINTENON (28) PAVILLON, 4 Pièces, sous-sol, cheminée, terrain 750 m² avec arbres fruitiers, gazon, clôture. Tél. 16 (37) 23-00-55 après 19 h. Prix 550.000.

PAVILLONS
JUSQU'A 120 KM DE PARIS
SÉLECTION GRATUITE PAR ORDINATEUR
Appeler ou écrire :
Centre d'Information FNAIM de Paris Ile-de-France
LA MAISON DE L'IMMOBILIER
27 bis, avenue de Villiers, 75017 Paris. Tél. 227-44-44.

VAUCRESSON, maison 220 m² sur 1.860 m² de terrain. Prix : 1.800.000 F. Tél. 370-38-88.

PART. vd à Roissy-en-Brie (77) pavillon pl.-pd s/ 438 m² terr. : 1 séj. [illegible], 1 gde cuis., 1 gde ch., s. bns, w.-c., garage, débarras. Possibilité agrandir. Coin paisible, proximité de ts commerces. Téléph. le soir après 18 h au : 028-18-72. PRIX 330.000 F.

terrains

EN PROVENCE à 8 km FAYENCE
LE CLOS DE LA CHESNAYE une situation [illegible] soleil du Midi
TERRAINS à BÂT. BOISÉS
3.157 m² à [illegible] m², Prix 151.000 F à 165.000 F H.T. Document. grat. sur demande. Téléphonez au (38) 95-00-24 ou (94) 76-21-59.

ARGENTINE
A vdre Région TUCUMAN 2077 HA de terre dont 410 HA défriché. Paiement en France.
Ecrire sous le nº 38 124 M
RÉGIE-PRESSE
85 bis, r. Réaumur, 75002 Paris.

DEMANDES D'EMPLOIS

CONTROLE DE GESTION
Cadre, 58 ans, actif, expérience budgets, prix de revient : pour entreprise Paris banlieue Ouest. Ecr. s/nº 3.548 le Monde Pub., service ANNONCES CLASSÉES, 5, rue des Italiens, 75009 Paris.

CHEF DE PERSONNEL ET AFFAIRES SOCIALES
40 ans, dipl. études supér. gestion personnel. Vous apporte 7 ans expérience fonction en contextes difficiles structurels et conjoncturels. Relat. partenaires sociaux et pouvoirs publics. Libre rapidement si utile. Étudie toutes propositions sur Paris, Oise et Val-d'Oise.
Ecrire sous le nº T 9.261 M
RÉGIE-PRESSE
85 bis, r. Réaumur, 75002 Paris.

Conseiller commercial indép. 37 ans, Marocain, avec carte séjour et travail, format. univ. lettres, sc. éco. et droit (niv. doct. droit inter. du développ.), parf. bil. fr.-arabe, bnes not. angl., exp. jurid. et commerc. à caractère internat. connaiss. sérieuse, marchés Maghreb et Moyen-Orient cherche situation en rapport à Paris. Etud. ttes propositions dispon. immédiat. Ecr. s/nº 6.356 le Monde Pub., service ANNONCES CLASSÉES, 5, rue des Italiens, 75009 Paris.

J.F., 31 ans
bonne présentation
BAC G1
CAP secrétariat direction sténo recherche poste de secrétariat de Direction dans société. Écr. s/nº 6.351 le Monde Pub., service ANNONCES CLASSÉES, 5, rue des Italiens, 75009 Paris.

ANC. ARTISAN rénovation bâtiment homme expérience (maçonnerie, peinture, plomberie). Cherche situation bien rémunérée comme responsable. Etudierais toutes propositions. Faire offre à M. GIOVANNI CURRO. Tél. : 770-75-75 ap. 18 heures.

propositions diverses

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES RECHERCHE CONSOMMATEURS (TRICES). POUR RÉUNIONS RÉMUNÉRÉES SUR PRODUITS GRANDE CONSOMMATION. Tél. 755-75-72 (9/18 h).

Les possibilités d'emplois à l'étranger sont nombreuses et variées (Canada, Australie, Afrique, Amériques, Asie, Europe). Demander une documentation sur notre revue spécialisée MIGRATIONS (LM) 3, rue Montyon, 75429 PARIS Cedex 09.

L'Etat offre de nombreuses possibilités d'emplois stables, bien rémunérés à ttes et à tous avec ou sans diplômes. Dem. une doc. s. notre revue spécial. FRANCE-CARRIÈRES (C16) B.P. 40208 PARIS.

capitaux propositions commerciales

Organisation internationale Suisse, spécialisée dans l'établissement de relations d'affaires entre fabricants et importateurs recherche

PARTENAIRE POUR LA FRANCE

Si vous êtes un homme d'affaires indépendant, domicilié à Paris, et disposez d'excellents contacts avec le commerce et l'industrie, veuillez adresser votre offre sous chiffre 03 - 354978 à Publicitas, CH-4010 Bâle, tout en précisant dans quels domaines vous entretenez d'étroites relations d'affaires.

A CÉDER
CABINET IMMOBILIER
PARIS
En pleine expansion, C.A. 81 : 2,9 M de francs (dont 58 % syndic). C.A. 82 : prévisionnel 3,8 M de francs, prix très attractif, mise en place assurée et possibilité crédit. Discrétion assurée. Adr. courrier nº 2.367 P.R., 112, bd Voltaire. 75011 PARIS qui transmettra.

RECHERCHONS POUR P.M.E. DE 100.000 A 2 MILLIONS POUR PART. OU CESSIONS. Eurogestion : Tél. 325-95-03.

cours et leçons

APPRENDRE L'ALLEMAND
Cours de tous niveaux, cours spéciaux.
Début de cours : oct. et fév. Inscriptions permanentes. Rens. : Goethe-Institut, 17, av. d'Iéna, 75016 Paris. Tél. 720-00-96.
Lundi, mer., ven. : 14 h-18 h, mardi, jeudi : 14 h-20 h, 31, r. de Condé, 75006 Paris. Tél. 326-09-21 du mar. au jeu. 15 h-18 h.

COURS BARTHOLDI
Enseignement privé, dessin, peinture, études temps complet ou temps disponible. Renseignement : 605-03-37. 12, rue Bartholdi 92100 Boulogne. Réception samedi, mardi matin.

Enseignement des langues pour Français et étrangers par professeurs Français, Allemand, Espagnol, Anglais, méthodes adaptées aux besoins, âges, et aspirations. Téléphone : 277-66-56 et 633-84-23.

Cours de PIANO et SOLFÈGE. Enfants et adultes, professeur diplômé. Tél. : 267-24-57.

traduction demande

J. F. Japonaise interprète, traductrice, diplômée formation scientifique. Tél. 524-45-89.

enseignement

Apprendre l'américain à
L'AMERICAN CENTER
261, bd Raspail, 75014 PARIS
633-67-28.
Session intensive d'automne du 13 au 24 septembre pour Gens pressés
Lycéens en mal d'anglais
Touristes
Méthode orale cours dans la journée et le soir
Inscrip. à partir du 1er septemb.
Session normale : du 27 septembre au 18 décembre.
Inscription à partir du 13 septembre.
PRÉPARATION AU T.O.E.F.L.

automobiles ventes

de 8 à 11 C.V.

A vendre, 504 Peugeot GL 1976. Bon état. 906-25-23.

divers

HONDA
216, Av. JEAN LOLIVE (N.3) - 93500 PANTIN
840.69.87
SUPERCAR'S

DATSUN
bizot
AUTOMOBILES
35, av. M. BIZOT
75012 PARIS
Tél. : (1) 340.00.47

les annonces classées
Le Monde
sont reçues par téléphone du lundi au vendredi
de 9 heures à 18 heures
au 296-15-01

Le Monde

économie

Le plan de redressement de la Sécurité sociale

F.O. a la première réagi au plan de redressement financier de la Sécurité sociale qu'a présenté, mercredi, M. Bérégovoy après adoption par le conseil des ministres. Si F.O. *« se déclare d'accord »* avec les mesures concernant les laboratoires pharmaceutiques et les médicaments, elle exprime *« les plus vives réserves sur l'instauration d'un forfait hôtelier »* et demande audience au ministre pour *« réexaminer »* la majoration des cotisations des préretraités.

A propos de la révision des méthodes de majoration des prestations — alignées sur l'évolution des salaires et des prix en 1983, F.O. exprime son inquiétude : elle *« redoute »* que ces mesures, *« se traduisent par un tassement sensible du pouvoir d'achat, ce qui ne manquera pas d'avoir une incidence sur la consommation, donc sur l'emploi ».*

Même réserve à la C.F.D.T. qui, jeudi, a tenu une conférence de presse pour souligner les aspects négatifs du projet qui fait surtout contribuer les assurés, donc les salariés. Elle demande la suppression du forfait hôtelier, mais approuve l'harmonisation des cotisations, le fait qu'il n'y ait pas de diminution des prestations et l'assurance de réformes plus profondes. Pour les cédétistes, le plan, sans constituer une grande réforme, une étape est positive vers d'autres modifications.

Quant à la C.G.T., elle se déclare *« non satisfaite »*, regrettant que *« l'essentiel des efforts soit demandé aux assurés, salariés et préretraités »*.

Pour le parti communiste marxiste-léniniste, *« le projet de loi sur la Sécurité sociale fait plus appel à la solidarité des travailleurs qu'à celle du patronat. (...) Des mesures auraient permis de financer le déficit de la Sécurité sociale : asseoir les cotisations sur l'ensemble des revenus et non sur les seuls salaires, faire payer les dettes patronales considérables, frapper les profits à tous les niveaux ».*

Le projet de loi

● Les objectifs économiques et sociaux

Après avoir rappelé que l'amélioration de la situation de l'emploi demeure la priorité du gouvernement ainsi que le redressement de la compétitivité de l'économie, le ministre des affaires sociales indique que l'objectif du gouvernement est :

— De respecter l'équilibre budgétaire de la loi de finances et de la Sécurité sociale :

— De ne pas augmenter les cotisations des employeurs et des salariés :

— D'aligner les évolutions des revenus et des prestations sociales sur celles des prix (8 %).

● Freinage des dépenses et des *prestations sociales*

— L'ensemble des évolutions nominales des dépenses sociales seront alignées en 1983 sur ces objectifs. Ceci vaut, en particulier, pour : les salaires des personnels hospitaliers ; les honoraires des personnels médicaux et paramédicaux, au-delà des revalorisations qui seront négociées au titre de la sortie du blocage ; les budgets hospitaliers et les prix de la pharmacie ;

— La revalorisation des prestations familiales (+ 7,5 % au 1er janvier 1983, comprenant le rattrapage 1982, et + 4 % au 1er juillet 1983, au titre du premier semestre) ;

— La revalorisation des pensions de retraite et du minimum vieillesse de 4 % au 1er janvier et de 4 % au 1er juillet 1983 [avec rattrapage éventuel en fin d'année] (ceci implique une modification des règles d'évolution, les retraites progressant jusqu'à présent en fonction de l'évo*lution des salaires des années* précédentes). Economies : 6 à 10 milliards de francs ;

— De plus, en ce qui concerne la croissance des dépenses hospitalières, l'augmentation des effectifs sera limitée et les mesures prises en 1982 pour éviter les dérapages seront maintenues en 1983. La croissance des dépenses d'hospitalisation publique devrait pouvoir ainsi être limitée à 14,5 % (+ 22 % en 1982).

● Maîtrise des dépenses hospitalières

Le financement de l'hôpital est fondé jusqu'à présent sur un mode de tarification à l'unité : le prix de journée pour l'essentiel, mais aussi la consultation externe, l'acte diagnostic, la sortie de l'ambulance, etc...

Les effets pervers de ce système sont connus et dénoncés depuis longtemps : l'hôpital a avantage, ou croit l'avoir, à accueillir et à conserver le plus de malades possible, à développer l'activité technique la plus intense, et aussi, finalement, à coûter le plus cher possible à l'assurance-maladie.

La loi hospitalière du 31 décembre 1970 avait prévu déjà une réforme de la tarification : en douze ans, seules quelques expériences ont été conduites, rien de plus.

Le gouvernement a donc décidé de mener une réforme de grande portée en instituant le principe du financement de chaque établissement par l'assurance-maladie au moyen d'une dotation globale préalablement déterminée au début de l'exercice budgétaire (il s'agit de la création d'un budget global, applicable au 1er janvier 1984).

Cette dotation discutée entre les établissements, les caisses et la tutelle serait versée, pour le compte de tous les régimes par une caisse-pivot.

● Maîtrise des dépenses médicales

Outre le freinage des honoraires médicaux, de la baisse des prix de certains médicaments, du développement d'expériences de prévention, le ministre a reçu le mandat de mettre en place un « livret de santé » des malades.

Pour respecter le secret médical, les malades ne seront pas obligés de montrer ce livret médical.

● Majoration de certaines cotisations

— Les cotisations des exploitants agricoles sont majorées de 16 %.

— L'assiette des cotisations des non-salariés non agricoles, décalée par rapport à celle du régime général sera progressivement ajustée pour couvrir le besoin de financement des caisses de non-salariés et *améliorer leur système de protection* sociale. (Cette révision, qui sera négociée avec les intéressés et qui pourra être assortie d'une amélioration des prestations, se traduira par une majoration des cotisations maladie et vieillesse d'environ 17 %). Recettes : 800 millions de francs par exemple pour la caisse vieillesse des artisans.

— Les cotisations maladie versées par les collectivités locales seront ajustées pour tenir compte de l'évolution des dépenses de prestations en nature ; mais parallèlement, les cotisations qu'elles versent au régime spécial de retraite sont allégées pour que les charges globales des collectivités locales ne soient pas modifiées.

(Actuellement les collectivités locales payent une cotisation de 8 % sur la totalité du salaire comme dans le régime général, mais seulement de 2 % sur le salaire plafond au lieu de 5,45 % dans le régime général).

— Les cotisation des préretraités seront alignées le 1er avril 1983 sur celles des salariés. Les préretraités qui versent actuellement une cotisation maladie de 2 % devront payer 5,5 % pour la maladie ; 0,1 % pour *l'assurance-veuvage, et 4,7 % dans* la limite du salaire plafond pour l'assurance-vieillesse.

Toutefois, les préretraités dont le revenu de remplacement est inférieur au SMIC seront exonérés de cotisations.

Cette exonération concernera le tiers environ des préretraités, ceux dont le salaire antérieur était supérieur à 4 800 F par mois.

Afin d'éviter l'effet de seuil, il est *précisé que les cotisations ne pourront* avoir pour effet de ramener le revenu net à un niveau inférieur au seuil. Recette : 1,5 milliard de francs en 1983.

Avantage : Le projet de loi prévoit que les préretraites seront désormais prises en compte dans le calcul du salaire annuel moyen des dix meilleures années pour l'évaluation de la retraite.

● Cotisation sur l'alcool et le tabac.

A la « date jugée utile, en fonction de l'évolution du budget de la Sécurité sociale » seront créées des « cotisations », timbres ou vignettes sur l'alcool et le tabac (6 milliards de francs de recettes versées à la caisse d'assurance-maladie) ; le terme cotisation au lieu de vignette implique que cette mesure sera comprise dans l'indice des prix et aura un effet inflationniste).

● Forfait hospitalier.

A une date non précisée, et en fonction de l'évolution du budget de la Sécurité sociale, sera institué un forfait hospitalier, de 20 F par jour, à la charge des malades. En seront exonérés les plus démunis, les accidentés du travail et les femmes en maternité. Recette : 2 milliards de francs en année pleine.

● Contribution de l'Etat.

L'allocation aux adultes handicapés qui garantit à toute personne dont le handicap est d'au moins 80 % un revenu égal au montant du minimum vieillesse, soit 2 125 F par mois depuis le 1er juillet 1982 pour une personne seule, et financée jusqu'à présent par la caisse d'allocations familiales, sera désormais prise en charge par l'Etat (7,5 milliards de francs).

— Les moindres dépenses par l'Etat, dues notamment à l'aide moins forte qu'il apportera aux régimes des non-salariés, en raison de la majoration de leurs cotisations se traduiront par une économie de 3 milliards de francs qui sera affectée au régime général.

● Trésorerie de la caisse-maladie.

— Cession d'une partie de son patrimoine (250 millions de francs) : remboursement plus rapide par les assurances privées en cas d'accident *de la route (1,3 à 1,5 milliard de* francs).

● Amélioration des prestations.

— *Le taux de la pension de réversion* sera porté de 50 à 52 % dans le régime général et les régimes légaux alignés sur lui (salariés agricoles, artisans, commerçants) à compter du 1er décembre 1982.

— *Les pensions de réversion* liquidées avant cette date seront revalorisées de 4 %.

— *Un dernier rattrapage* sera effectué pour les pensions liquidées avant la date d'effet de la loi de décembre 1971 (« avant-loi Boulin ») à compter du 1er décembre 1982.

— La réforme des prestations familiales, annoncée en 1982 puis reportée, interviendra au plus tôt en juillet 1983 (allocation d'orphelin, création d'une allocation au dernier enfant à charge, etc.)

— Meilleur remboursement des frais de lunettes et prothèses dentaires,

— Suppression de la franchise pour la vingt-sixième maladie en 1983.

Les limites de la rigueur

(Suite de la première page.)

C'est donc bien d'un tournant qu'il s'agit si les pouvoirs publics prennent l'habitude de ne plus boucher les trous en catastrophe et de ne pas annoncer d'amélioration sans prévoir aussitôt leur financement.

Autres innovations, placées sous le signe de la rigueur, le plan Bérégovoy, prenant acte des difficultés économiques, refuse le recours traditionnel aux majorations générales de cotisations, un peu à la charge des employeurs. En revanche, le ministre des affaires sociales a obtenu gain de cause sur des efforts financiers qu'aucun socialiste n'aurait imaginer il y a un an encore : augmentation des cotisations des préretraités, ce qui est un acte de justice relative puisqu'il aligne les cotisations de ces personnes sur celles des salariés, et un acte courageux puisqu'il est contraire aux engage*ments du P.S. ; création d'un forfait* hôtelier, idée lancée par Mme Veil, reprise par M. Barrot, que le pouvoir giscardien n'avait pas osé appliquer et que la C.G.T., la C.F.D.T., le P.C., y compris ses ministres, critiquent toujours aussi vivement ; institution de taxes ou cotisations sur l'alcool et le tabac, propositions souvent avancées dans le passé mais aussitôt rejetées ; freinage surtout de toutes les prestations sociales, alignées sur l'évolution en cours d'année des salaires alors que, depuis plus de trente ans, elles évoluaient en fonction des salaires des années précédentes. Là encore, il s'agit d'un tournant : M. Bérégovoy a certes insisté sur le maintien du pouvoir d'achat de toutes les prestations sociales et, au moment où des pays européens les rognent, il s'agit là d'un fait positif, mais les temps anciens sont bien oubliés, lorsqu'on promettait une amélioration du pouvoir d'achat des allocations familiales ou du minimum vieillesse

Responsabilité

L'appel à la responsabilité — certains diront le jeu de la carotte et du bâton — constitue la deuxième caractéristique du plan Bérégovoy. En décidant le principe d'un forfait hôtelier et des vignettes sur l'alcool et le tabac sans en donner la date d'application, le ministre a expliqué qu'il *s'agissait de donner « des armes »* au gouvernement pour accroître les recettes *si* l'évolution des dépenses le nécessitait. Revenant sur ce thème, M. Bérégovoy a précisé qu'il s'agissait d'un « *contrat* » passé avec tous les partenaires engagés dans l'assurance maladie. « *Nous voulons une politique où chaque partie prenante soit consciente de l'influence qu'elle exerce sur les dépenses : aux médecins et gestionnaires de maîtriser leur activité, aux assurés de se maîtriser aussi et de mieux veiller à leur santé.* »

Autrement dit, chacun est prévenu : s'il ne comprime pas ses dépenses, il faudra alors payer : les vignettes, le forfait hôtelier deviendront réalité et il faudra même trouver d'autres ressources. M. Bérégovoy s'y est engagé : on adaptera les recettes aux dépenses... « *La Sécurité sociale sera équilibrée.* »

Mais que vaut l'avertissement ? Il semble que, sur la proposition de M. Bérégovoy, le gouvernement devait décider et le principe et la date d'application de toutes les mesures d'économies et de recettes. En renonçant à fixer un calendrier pour la mise en œuvre des vignetttes et du forfait hôtelier, M. Bérégovoy qui affirme n'avoir pas cédé aux pressions a dû composer car le conseil des ministres — autre interprétation possible — n'a pas osé trancher sur tout. Faut-il alors parler de reculade ? En habillant ces hésitations d'une volonté de passer un contrat avec les assurés, le ministre a certes choisi une solution habile qui peut même s'avérer courageurse. Mais il lui faudra beaucoup de ténacité pour ne pas céder aux pressions et utiliser à temps « les armes » qu'il s'est donné.

Au-delà de ces prestations on ne peut manquer de relever certaines incohérence. Ainsi, la contribution de solidarité des non-salariés à l'assurance-chômage est abandonnée mais remplacée par un effort-contributif aux régimes maladie et vieillesse de ces assurés. L'idée est bonne car elle permettra de réduire les aides extérieres à ces régimes, mais elle est aussitôt abandonnée quand le ministre annonce que cet effort permettra d'améliorer les prestations des non-salariés.

Deuxième incohérence : pour trouver les 30 milliards de francs qui manqueront d'ici la fin 1983, afin de financer les 538,6 milliards de francs des dépenses sociales — c'est-à-dire à la fin peu et beaucoup — il n'est pas sûr que le plan Beregovoy — y compris les vignettes et le forfait hôtelier — soit suffisant. La sécurité sociale connaît un déficit chronique parce que ses dépenses, même en période d'expansion augmentent plus vite que les recettes (vieillissement de la population, donc plus de retraités, amélioration et coût croissant des techniques de soins, d'où dérapage constant des dépenses maladies) : il sera dont très difficile de ramener le rythme annuel d'augmentation des frais hospitaliers de + 22 % à 14 %. Le système de protection sociale à la française, financé surtout par les salariés, est aussi en déficit, car le chômage diminue le nombre de cotisants et réduit les recettes de la Sécurité sociale.

Une activité commune, que ralentie une aggravation du chômage, risque, comme par le passé, de replonger la Sécurité sociale dans les affres du déficit. M. Bérégovoy l'a certes reconnu : la bataille pour sauver la Sécurité sociale est liée à celle pour l'emploi et la compétitivité de l'économie. Le dire est bien, mais il s'agit aujourd'hui d'agir et d'appliquer vite d'autres réformes annoncées... depuis des années : l'allégement des charges des entreprises de main-d'œuvre et la réelle fiscalisation de certaines prestations sociales.

JEAN-PIERRE DUMONT.

La contribution de l'industrie pharmaceutique

En quelques lignes, le communiqué du conseil des ministres annonce l'instauration d'une taxe sur la publicité pharmaceutique et la réduction du prix de certains médicaments. Ces deux mesures sont d'une importance certaine pour l'industrie pharmaceutique, d'autant qu'elles préludent à une troisième décision qui sera, elle, plus cruciale encore : l'abaissement de 70 % à 40 % du remboursement d'un certain nombre de médicaments par la Sécurité sociale.

M. Bérégovoy n'a donné aucune *indication précise sur les modalités* de la taxe portant sur la publicité pharmaceutique, se bornant à signaler qu'elle serait *« uniforme ou progressive »*. Il semble cependant acquis que cette taxe serait proportionnelle à l'importance des sommes que les laboratoires consacrent à la publicité, et non uniforme ; qu'elle serait assise sur l'ensemble des dépenses considérées comme publicitaires, c'est-à-dire qu'elle inclurait, outre les sommes imputables à la publicité directe, celles que les laboratoires consacrent à la *« visite médicale »*. Or le coût que représente pour les firmes le traitement des « visiteurs médicaux » chargés de l' « information » des médecins par les laboratoires est loin d'être négligeable.

Cette mesure frappera également la presse médicale qui vit largement des subsides que lui procure l'industrie pharmaceutique et proteste avec véhémence, depuis plusieurs semaines, contre ce qu'elle ressent comme une menace vitale.

Seconde mesure annoncée par le gouvernement : la baisse du prix de *« certains médicaments »*, dont la liste n'a pas été dévoilée. Il semble cependant qu'il s'agisse de dix spécialités, produites par huit entreprises, dont un certain nombre de firmes étrangères. les baisses s'échelonneraient entre 5 % et 20 % des prix de ces médicaments.

D'autre part, les grossistes-répartiteurs voient leur marge bénéficiaire réduite de 1 % (de 10,7 à 9,7 %). Le gouvernement limite en outre leur droit à consentir des ristournes aux pharmaciens d'officine à 3 %, sur les produits qu'ils vendent, alors qu'auparavant ce droit ne faisait pas l'objet d'une réglementation stricte.

Enfin, dernière mesure, *sur laquelle M. Bérégovoy est resté muet* : le gouvernement a l'intention d'abaisser de 70 % à 40 % le taux de remboursement d'un certain nombre de médicaments. Deux hypothèses avaient été ouvertes : soit la suppression pure et simple du remboursement de certains produits aujourd'hui pris en charge à 40 %. Soit l'abaissement de 70 % à 40 % d'une autrecatégorie de produits. C'est cette seconde hypothèse qui sera très vraisemblablement retenue, sur les instances de l'industrie pharmaceutique. *Le gouvernement s'est en* effet rendu aux raisons des industriels qui faisaient valoir qu'elle serait moins préjudiciable à la branche, et qu'en particulier on éviterait ainsi de pénaliser *durement* les plus petits laboratoires.

On interprète, cependant, au Syndicat national de l'industrie pharmaceutique (SNIP) l'ensemble de ces mesures comme un acte de belligérance déclarée. Le gouvernement estime de son côté que l'industrie du médicament doit participer *« à l'effort du pays »*. M. Bérégovoy déclarait le 29 septembre à la sortie du conseil des ministres : *« Nous ne succomberons ni devant ces lamentations ni devant ces pressions. »* Il parlait, disait-on ce mercredi à son cabinet, de *« tous »* les groupes de pression.

CLAIRE BRISSET.

LA VIGNETTE SUR LE TABAC ET LES ALCOOLS

Mme Veil : « J'y avais songé »

Mme Simone Veil, ancien ministre de la santé et de la Sécurité sociale, considère que l'instauration d'une vignette sur le tabac et les alcools n'est pas, « *en soi, une mauvaise mesure* ». Elle nous a notamment déclaré : « *J'y avais songé, mais j'ai dû renoncer en raison des conséquences qu'aurait eues une telle mesure sur l'indice des prix. Il s'agit toujours de ce type de mesures qui peuvent contribuer à combler le déficit de la Sécurité sociale mais ne résolvent pas le problème du décalage entre l'augmentation des dépenses de santé et l'inflation.* »

De la même façon, Mme Veil regrette de n'avoir pu instaurer le principe d'un forfait hospitalier. « *Appliqué avec mesure, ce forfait est assez légitime.* » Toutefois, l'ancien ministre de M. Barre juge qu'il faut que « *tous les Français et les organisations concernées aient le courage d'arrêter de parler d'une grande réforme de la Sécurité sociale et envisagent plutôt les choix qu'il convient de faire dans la conception de certaines prestations* ». « *Ce n'est pas,* conclut-elle, *en budgétisant ou en créant des caisses décentralisées que l'on parviendra à résoudre le problème du déficit de la Sécurité sociale.* »

AGRICULTURE

LE RAPPORT DE LA MISSION AGRO-ALIMENTAIRE

Six cents millions de francs pour mobiliser la recherche dans le second secteur industriel de France

Le gouvernement dispose désormais d'un vademecum pour relancer son industrie agro-alimentaire. En mars, M. Chevènement, alors ministre de la recherche et de la technologie, passait commande à M. Joulin, P.-D.G. du Pain Jacquet, d'un rapport sur l'avenir de l'agro-alimentaire en France. Celui-ci s'entourait de diverses compétences, venues de l'industrie mais aussi des trois ministères de la recherche, de l'agriculture et de la consommation. Une première en quelque sorte, qui réunit autour d'un même texte les intérêts contradictoires des producteurs, des transformateurs et des consommateurs. Depuis, M. Chevènement a ajouté l'industrie à la palette de ses compétences. Aussi était-il tout indiqué pour présenter entouré de Mmes Cresson et Lalumière, mardi 28 septembre, les conclusions de ce rapport, qui propose d'accroître de 600 millions de francs sur trois ans les crédits de recherche-développement.

Comme il se doit dans un exercice de ce genre, on commence par situer l'importance du secteur : beaucoup d'emplois concernés directement — disons plusieurs millions. Deuxième rang dans l'industrie française, avec 135 milliards de valeur ajoutée et 12,8 % du chiffre d'affaires de toute l'industrie ; deuxième prix mondial dans la course aux exportations pour la catégorie agro-alimentaire, avec 17,5 % des exportations françaises en 1981.

Mais ce géant a ses faiblesses : la moitié des exportations sont des produits non transformés, le marché intérieur du machinisme agricole, des biens d'équipement du génie industriel, est dominé par des firmes étrangères ; enfin, l'effort de recherches, public et privé, est plutôt faiblard : 0,16 % du chiffre d'affaires quand les principaux concurrents poussent à 0,5 %. « *Si la France est un grand pays agricole et à forte tradition culinaire, elle ne s'est pas suffisamment préparée à la révolution technologie et scientifique* ». Bref, on a de bons cuistots, mais ils ne travaillent pas assez de l'éprouvette. D'où une première série de mesures proposées :

Création dans les régions de comités régionaux à l'innovation qui seraient en quelque sorte le guichet unique permettant d'accroître « *la vitesse de diffusion de l'innovation dans les I.A.A.* » (Industries agricoles et alimentaires). Ces comités régionaux seraient à tutelle interministérielle, mais il y aurait aussi des maisons régionales de l'innovation, plate-forme d'échanges qui seraient, elles, sous la dépendance directe du ministère de la recherche et de l'industrie. Pour « *favoriser l'introduction de l'innovation et du progrès technique dans les P.M.E.* », l'immense majorité du tissu industriel agro-alimentaire, on crée des emplois et des centres de recherche collective, ainsi qu'une association nationale pour les coordonner (coût 33 millions par an, en moyenne).

On lance aussi un fonds d'incitation à la mise en place des centres de recherche dans les entreprises privées (aide de 50 % pendant trois ans ; coût 30 millions par an).

Assimilation, enfin, des charges occasionnées par l'accroissement du volume du secteur recherche-développement des entreprises à des immobilisations donnant lieu à des annuités d'amortissements déductibles des bénéfices. Cette mesure, qu'on prévoit efficace, ne devrait d'ailleurs pas concerner la seule recherche du secteur agro-alimentaire.

Conseil national de l'alimentation

Enfin le rapport prévoit la création d'un institut Nord-Sud de technologie agro-alimentaire qui regrouperait les moyens de formation technique dispensée en France et les adapterait « *aux besoins réels des pays en voie de développement* ». Ensuite, il nous explique qu'on ne mange plus aujourd'hui comme hier, qu'il y a en gros des habitudes « *héritées de l'histoire sociale* », des comportements nouveaux « *déterminés par les mécanismes généraux d'évolution des sociétés et en particulier par les logiques dominantes, qui sont mises en œuvre dans les sphères de la production et de l'échange* » (Question : ces mécanismes et ces sphères, est-ce très différent de l'histoire sociale ?), et qu'enfin on ne sait pas, faute d'études suffisantes, qui mange et pourquoi ? Quelques remarques encore tirées du rapport : « *Le consommateur est rarement partie prenante et moteur dans le processus de l'innovation* ». *Une personne sur trois pense que le développement des produits transformés est une mauvaise chose.* » Pour contourner ces malpensants, la politique d'innovation et de technologie devra tenir compte de ces résistances qui, fort heureusement, s'estompent avec le jeune âge puisque les « *18-24 ans sont des usagers cinq fois plus réguliers que les personnes de 50 ans de produits cuisinés et dix fois plus réguliers de plats cuisinés.* »

Groupement d'intérêt public autour de Renault

Isolons encore, pour la beauté de l'exercice, cette indication : « *L'hostilité semble diminuer avec l'habitude de consommation de ces produits* ». Ce serait de la « schnouf », on dirait qu'il y a accoutumance... Mais tout cela n'est pas simple, il faut en savoir plus et multiplier les études sur la nutrition humaine (un tiers seulement des recherches publiées concernent l'homme, les deux autres tiers les animaux). Ainsi propose-t-on d'accélérer la mise en place du Conseil national de l'alimentation qui serait à la politique alimentaire ce que le Conseil économique et social est au reste. Un réseau de recherche et d'expertises en toxicologie alimentaire pourrait être encore créé.

Ensuite le rapport aborde le problème de l'adéquation du produit agricole à sa transformation. Les différents partenaires qui s'accorderaient par contrat sur la définition de caractéristiques pouvant servir de base à un paiement à la qualité du produit (céréales, lait surtout) et qui associeraient à cette convention des fabricants d'appareils de mesures seraient aidés financièrement (enveloppe prévue 30 millions de francs sur 3 ans).

Dans le domaine des moyens de production, le rapport préconise d'intensifier la recherche pour optimiser l'efficacité des produits consommés par l'agriculture. Surtout, un pôle phytosanitaire devrait être créé dans la région lyonnaise regroupant la recherche agronomique, le C.N.R.S., les universités et les groupes industriels nationalisés. Un tel consortium baptisé *GIP*, groupement d'intérêt public, semble devoir être la formule privilégiée par M. Chevènement pour favoriser le brassage entre recherche publique et privée, entre université et industrie.

Quant aux industries d'équipement, secteur dans lequel la France est très dépendante, il est prévu de créer un réseau national de recherche en génie industriel alimentaire qui coordonnera l'action de quatre *pôles géographiques* (*Massy-Palaiseau, Toulouse, Nancy et Montpellier*, où seront regroupés l'ensemble des intervenants, chercheurs et ingénieurs concernés) et de pôles par filières (*viandes, fruits et légumes, vin, etc.*) Le rapport précise les thèmes prioritaires sur lesquels ces pôles devront travailler.

Pour le machinisme agricole, un *GIP* serait constitué autour de Renault, l'INRA et le Centre d'étude du machinisme du Génie rural des Eaux et des Forêts (CEMAGREF). Ses priorités porteraient sur le tracteur et le matériel pour les fourrages. Les dépenses de recherche et développement de Renault dans ce domaine devraient passer de 1 à 3 % de son chiffre d'affaires. A moyen terme, la firme nationale doit servir de point d'appui aux P.M.E. dans les secteurs où celles-ci ne peuvent dégager de recherches propres (électronique par exemple). Et l'on retrouve enfin les *P.V.D.* (pays en voie de développement), pour lesquels on prévoit un effort important et une « *industrialisation progressive* ». Les moyens de la recherche et du développement devront là aussi être regroupés afin que la France affirme son rôle de « *pays relais pour la transmission de notre savoir-faire industriel* ». Mais il va de soi que le matériel envisagé, notamment dans un programme de mécanisation rurale, « *doit être adapté aux P.V.D.* »

Au total, ce rapport prend en compte l'ensemble des manques de la filière agro-alimentaire, hormis ceux manifestés dans les techniques de production agricole, mais ce n'était pas son objet. Manque dans l'intensité de la recherche pour l'industrie de transformation, manque de filière française dans le génie industriel alimentaire, manque de synergie pour une meilleure efficacité des chercheurs et des crédits.

Au total, la mise en œuvre de ce rapport, avec les conclusions desquelles M. Chevènement s'est dit en plein accord, se chiffrerait à une rallonge de crédits de 600 millions de francs, sur trois ans, ce qui par comparaison avec l'importance économique du secteur paraît raisonnable. La formule la plus novatrice reste la constitution des groupements d'intérêt public qui mettent en lumière un aspect pratique des nationalisations, ou du moins de ce que l'Etat dans une économie dirigée, peut demander à une entreprise.

Mais la mission agro-alimentaire n'a pas échappé à l'écueil de l'exercice incantatoire selon lequel tout le monde a des intérêts communs chez les producteurs, les transformateurs et les consommateurs. Ce qui n'est pas vrai. La meilleure des preuves réside dans les circonvolutions dans lesquelles le raisonnement se perd quand il s'agit pour l'industriel de légitimer une innovation qui légitime elle-même de nouveaux modes de vie, à moins que ce ne soit le contraire, tout en glorifiant les traditions culturelles, et donc culinaires.

JACQUES GRALL.





DÉMOGRAPHIE

Le déséquilibre entre générations risque d'engendrer des conflits

Strasbourg. — La plupart des deux cent cinquante participants de la conférence démographique européenne, qui s'est tenue la semaine dernière à Strasbourg, avec notamment des représentants des vingt et un pays membres du Conseil de l'Europe se sont retrouvés sur un même constat : les tendances démographiques ont radicalement changé en Europe depuis les deux premières conférences tenues en 1966 et 1971 : baisse continuelle de la natalité, diminution de la nuptialité, augmentation des divorces, changement du rôle de la femme au sein de la société. Comme l'a souligné Mme Groharlem Brundtland, ancien premier ministre de Norvège, qui présidait la conférence, de tels problèmes exigent une réponse politique.

De notre correspondant

Dans les années à venir, la fécondité restera basse, *a estimé la conférence*, compte tenu de l'évolution des modes de vie, de la mise en cause du mariage par un nombre croissant de jeunes, du changement de statut de la femme, qui devient de plus en plus partenaire économique et concurrente de l'homme.

Dans la plupart des pays européens, *les gouvernements vont être* confrontés au problème du renouvellement des générations. Pour tous les participants, il était hors de question que l'État intervienne dans la vie des individus pour relancer la natalité. Un consensus s'est établi sur le droit des couples de choisir en toute liberté le nombre de leurs enfants et l'espacement entre les naissances, ceci impliquant un libre accès au service de planning familial et la diffusion de l'information sexuelle. Tout le monde a reconnu que, dans la situation actuelle, les familles avec plusieurs enfants étaient largement défavorisées. Une politique d'aide aux familles de plusieurs enfants devrait d'abord instituer des congés spéciaux pour permettre à la mère comme au père de s'occuper des enfants en bas âge.

Lourd de conséquences pour *l'évolution démographique dans les* pays européens, le développement du travail professionnel salarié de la femme apparaît comme un phénomène irréversible en Europe. La conférence a demandé aux pouvoirs politiques et aux institutions sociales d'en tirer les conséquences pour faciliter la coexistence entre cette aspiration et le rôle des mères de famille : aussi bien au niveau des entreprises, avec l'introduction d'horaires souples et la création de jardins d'enfants, qu'à celui des équipements, voire dans l'aménagement du territoire, avec une meilleure répartition des implantations industrielles pour réduire les trajets.

Mais il s'agit aussi et fondamentalement de modifier le comportement de l'homme à l'égard des tâches domestiques et familiales, pour permettre à la femme de concilier activités professionnelles et rôle de mère.

Une des conséquences les plus directes du recul de la natalité et de l'allongement de la vie conduit au déséquilibre entre classes d'âge, avec une augmentation considérable du nombre des personnes du troisième âge. *D'ici trente ans*, les enfants issus du « baby boom » des années 50-60 seront à la retraite, tandis que les classes creuses actuelles formant la population active seront appelées à leur assurer leurs retraites et rentes.

Accroissement des charges pour les actifs

Dans les pays à couverture sociale et sanitaire développée, la part du produit national consacrée aux soins et à l'entretien des personnes âgées devra être augmentée par l'accroissement correspondant des charges sur les actifs, ou bien il y aura réduction des prestations.

Pour la conférence, le déséquilibre entre générations risque sérieusement d'engendrer des conflits. Il n'est pas exclu que les actifs refusent l'augmentation de leurs cotisations sociales. Dès à présent, ces perspectives doivent entrer dans le champ des réflexions des responsables politiques.

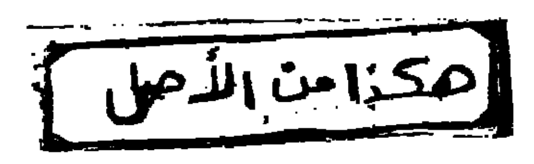
A un terme plus rapproché, se pose pour les démographes le problème de l'insertion des travailleurs immigrés dans les sociétés européennes. La conférence a demandé notamment aux pouvoirs publics de prendre les mesures pour faciliter l'intégration des immigrés de la deuxième génération, aussi bien dans le monde du travail que dans la société. Elle a recommandé aux gouvernements de mener une action énergique contre toutes les activités susceptibles d'engendrer la xénophobie.

Action difficile au demeurant, car on a largement reconnu, au cours des débats, que la persistance du chômage, avec l'arrivée sur le marché économique des fortes classes d'âge des années 60, ne prédisposait pas les sociétés d'accueil à plus d'ouverture à l'égard des immigrés.

JEAN-CLAUDE HAHN.







AFFAIRES

LE PROJET DE RÉFORME DE LA LÉGISLATION SUR LES ENTREPRISES EN DIFFICULTÉ

Renforcement des pouvoirs des commissaires aux comptes et du droit de contrôle des comités d'entreprise

Le projet de réforme de la législation concernant les entreprises en difficulté est suffisamment avancé pour que l'on puisse en connaître les grandes lignes. Elle vise essentiellement à renforcer les moyens de prévention, une des causes des difficultés des entreprises résidant, estime-t-on à la chancellerie, dans les lacunes de la gestion prévisionnelle autant que dans l'insuffisance des fonds propres.

Prévenir, c'est guérir, estiment les auteurs de la réforme, qui ont donc cherché à fournir aux dirigeants les moyens de prendre conscience de la situation de l'entreprise et de faire circuler en son sein les informations qui s'y rapportent. Les sociétés de plus de cent salariés, ou dont le chiffre d'affaires est supérieur à 20 millions de francs, disposeraient d'une meilleure information par l'obligation d'établir des documents comptables ou prévisionnels (situation semestrielle, compte d'exploitation prévisionnel, plan et tableau annuel de financement).

Ces documents comptables devraient être présentés aux membres du conseil d'administration ou du conseil de surveillance ainsi qu'aux commissaires aux comptes et au comité d'entreprise.

La mission des commissaires aux comptes (actuellement présents dans les sociétés anonymes et dans les S.A.R.L. dont le capital est supérieur à 500 000 F) serait étendue à toutes les sociétés commerciales comptant au moins cinquante salariés ou dont le total du bilan atteint 5 millions de francs, ainsi qu'aux sociétés civiles et aux G.I.E. (groupement d'intérêt économique) comptant cent salariés ou plus.

Le commissaire aux comptes et le comité d'entreprise disposeraient à l'égard du chef d'entreprise d'un droit d'interpellation. S'ils n'obtenaient pas de réponse satisfaisante, ils pourraient saisir le conseil d'administration ou le conseil de surveillance, voire l'assemblée des actionnaires.

Un droit d'interpellation

L'accroissement des fonctions des commissaires aux comptes s'accompagnerait d'un renforcement de leur indépendance : leur révocation à la demande des dirigeants, avant l'expiration normale de leur mandat, ne pourrait être prononcée que par le juge ; en cas de non-reconduction dans leurs fonctions, ils pourraient demander à être entendus par l'assemblée générale de la société.

Dans le cas où un chef d'entreprise, prévenu – grâce aux nouveaux documents comptables – des défaillances financières de sa société, ne serait pas en mesure d'y faire face par ses propres moyens, il pourrait s'adresser au président du tribunal de commerce afin de négocier, avec ses principaux créanciers, et sous les auspices d'un conciliateur, un moratoire amiable pour la mise en œuvre d'un plan de redressement après expertise.

Le comité d'entreprise pourrait présenter toutes observations au conciliateur sur les résultats de l'expertise qui lui auront été communiqués par l'employeur. Toute personne ayant connaissance, par ses fonctions, de la procédure, serait astreinte au secret professionnel.

Deux éléments du projet de loi relatif à la prévention des difficultés des entreprises ont trait au renforcement des fonds propres et à l'information des créanciers. Sur le premier point, il s'agirait de relever le capital minimum des S.A.R.L. de 20 000 F à 50 000 F (le capital minimum des sociétés anonymes a déjà été relevé à la fin de 1981).

Sur le second point, il s'agirait d'améliorer l'information à l'extérieur de l'entreprise pour mieux protéger les créanciers qui sont, jusqu'à présent, trop souvent tenus dans l'ignorance de certaines créances privilégiées.

Le *Courrier de la chancellerie* (1), qui fournit toutes ces informations, indique également que le deuxième volet de la réforme, relatif au règlement judiciaire des difficultés des entreprises, est en cours d'élaboration. Il définira notamment le nouveau statut des mandataires de justice.

Enfin, il va sans dire que la réforme de la législation concernant les entreprises en difficulté ne peut être dissociée de celle des tribunaux de commerce. On attend à ce propos les résultats de la consultation en cours. Mais il est d'ores et déjà acquis, indique-t-on à la chancellerie, qu'aucune modification éventuelle de la carte des tribunaux de commerce n'interviendra, sauf impossibilité de fonctionnement de l'un d'eux, avant que la réforme de la législation des entreprises en difficulté n'ait été adoptée par le Parlement.

(1) Le *Courrier de la chancellerie*, mensuel d'information du ministère de la justice, nº 12, septembre 1982.

M. Denis Coton devient directeur de la qualité au ministère de l'industrie

M. Denis Coton vient d'être nommé par le conseil des ministres du 25 septembre direteur de la qualité et de la sécurité industrielle au ministère de la recherche et de l'industrie en remplacement de M. Kosciusko-Morizet.

Administrateur civil hors classe, M. Coton était jusqu'à présent directeur de cabinet de M. Fiterman, ministre des transports. Né en 1927 à Billy-Montigny (Pas-de-Calais), il est ancien élève de l'ENA. M. Coton, qui avait déjà passé neuf ans au ministère de l'industrie (1954-1963), fut ensuite détaché pendant dix ans à la Régie Renault avant de devenir en 1974 directeur de l'association Bureaux-Provinces à la DATAR puis de mars à juin 1981, Commissaire de la Conversion Industrielle du Nord-Pas-de-Calais.

M. Boillot annonce que la réunification des réseaux Peugeot et Talbot est réalisée

M. Jean Boillot a pris la parole devant la presse, mercredi 29 septembre, à la veille de l'ouverture du Salon de l'automobile de Paris. Le président du directoire d'Automobiles Peugeot n'a pas voulu commenter à cette occasion la nomination de M. Calvet auprès de M. Jean-Paul Paraire à la tête du holding P.S.A., se contentant d'expliquer qu'un souci de simplification des organes de décision était à l'origine de cette réorganisation (*le Monde* du 30 septembre).

Très confiant en l'avenir, M. Boillot a annoncé que l' « *unification des réseaux Peugeot et Talbot était désormais réalisée avec 630 concessionnaires et 5 000 agents des deux marques qui, au 1er janvier 1983, assureront la quasi-totalité de la vente et du service Peugeot-Talbot* ». Il a, d'autre part, annoncé qu'en 1983 « *des produits très imoortants* » seraient présentés.

Le président d'Automobiles Peugeot a d'autre part rappelé le coût des grèves (perte de 50 000 voitures), des mesures sociales (plus de 5 % de la masse salariale) et du blocage des prix (qui auraient dû être majorés de près de 6 % au 1er juillet).

Il a estimé que la pénétration de Peugeeot-Talbot atteindrait 20 % à 21 % en 1982 « *si toutefois la production suivait* », car l'usine de Poissy ne travaille encore actuellement qu'à moins de 90 % de ses capacités. Le retour à la rentabilité pour Peugeot en 1983, a-t-il ajouté, dépendra pour une large part des pouvoirs publics et de la politique menée vis-à-vis des entreprises.

La Commission de Bruxelles se saisit officiellement du dossier de la restructuration de la sidérurgie européenne

Jour J à Bruxelles : le 30 septembre est la date limite donnée par le conseil des ministres des Dix aux gouvernements membres pour communiquer à la Commission les programmes de restructuration de leurs sidérurgies respectives.

Ces programmes comportent deux volets : les projets d'investissements pour lesquels est sollicitée l'autorisation d'accorder des aides publiques; et, comme contrepartie obligatoire de ces aides, des réductions de la capacité de production.

les négociations avec les gouvernements vont durer neuf mois. On saura ensuite s'il est possible de mettre en œuvre un sauvetage collectif de la sidérurgie européenne.

De notre correspondant

Bruxelles (Communautés européennes). – La Commission redevient pour la sidérurgie malade le centre nerveux, sinon le centre de commandement de la Communauté. C'est à elle que va revenir la tâche d'évaluer les programmes conçus dans les différentes capitales par rapport au double objectif que se sont assignés les Dix : rétablir la rentabilité des entreprises d'ici à 1985, et rééquilibrer l'offre des produits sidérurgiques par rapport à une demande que la crise a sévèrement contractée.

Mission peu enviable, car elle va bien souvent consister à renvoyer les programmes à leurs auteurs en expliquant qu'ils sont loin du compte; à réclamer au nom de l'intérêt commun davantage de « *réductions de capacités* », c'est-à-dire en clair, davantage de fermetures d'usines.

Les collaborateurs du vice-président Davignon savent qu'ils n'ont pas vocation à être populaires. L'exercice auquel ils se livrent est d'autant plus périlleux qu'il importe, pour réussir, que les sacrifices réclamés soient supportés par tous les pays membres de manière équitable. La date du 30 septembre a un caractère partiellement symbolique dans la mesure où les contacts et négociations entre la Commission et les gouvernements ont commencé depuis plusieurs mois. Avec certains, ils sont déjà très avancés, ce qui n'est pas pour autant signe que les choses se passent bien.

La Belgique, le Luxembourg et l'Italie ont envoyé leurs programmes. Dans les deux premiers cas, la Commission a autorisé le déblocage d'une première tranche d'aide aux investissements (de deux tranches dans le cas belge), mais elle a refusé d'avaliser l'ensemble des programmes, la réduction de capacités étant jugée insuffisante. Avec les Italiens, la situation est beaucoup plus tendue encore. Ils semblaient et semblent toujours vouloir se dispenser de l'indispensable effort de rééquilibrage entre l'offre et la demande qui est en train d'être accompli d'un bout à l'autre de la Communauté.

Le refus d'agir de l'Italie préoccupe la Commission : elle redoute qu'une telle attitude remette en cause l'ensemble de la démarche entreprise. Les Britanniques ont déjà procédé à un nombre impressionnant de fermetures d'usines depuis 1980 et c'est plutôt avec confiance qu'on attend leur programme.

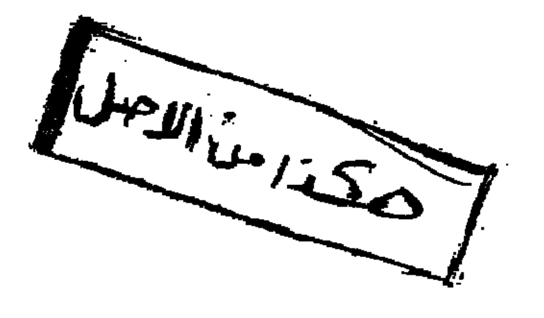
Il en est de même dans le cas de l'Allemagne : la Commission sait que le gouvernement fédéral insiste auprès des entreprises pour qu'elles se plient à la rigueur. « *Nous allons voir arriver des programmes de structuration drastique qui devraient bien tenir la route* », prévoit un haut fonctionnaire bruxellois. Les contacts avec la France, y compris au plus haut niveau, se sont, jusqu'ici, bien passés : « *Le programme français tel qu'il a été préparé par Usinor et Sacilor est, au stade actuel, avalisé par le gouvernement et nous donne très largement satisfaction* », indique-t-on dans les couloirs de la Commission. La Commission aura sans doute quelques revendications supplémentaires à présenter : ainsi en sera-t-il à propos du fil-machine, produit difficile, très excédentaire, pour lequel les Français maintiennent leur capacité de production. Mais aucun conflit ne se dessine entre Bruxelles et Paris.

Les négociations en vue de réductions définitives des programmes de restructuration vont durer neuf mois. C'est le 30 juin que la Commission doit faire connaître son avis sur les plans transmis par les gouvernements. Neuf mois, donc, pour tenter d'opérer un sauvetage collectif et cohérent de la sidérurgie européenne.

Au-delà de l'aspect négatif, voire dramatique, de la politique en cours, on fait valoir à Bruxelles que les programmes maintenus discutés au niveau européen s'accompagnent d'un formidable effort d'investissement qui devrait en les rendant viables, redonner, enfin, un avenir à la sidérurgie communautaire. D'autre part, souligne-t-on encore, les gouvernements s'épuisent à soutenir financièrement leurs entreprises, ce qui pèse lourdement sur l'ensemble de leur stratégie industrielle. Assainir maintenant est donc une nécessité.

PHILIPPE LEMAITRE.

● M. Jean-Marc Lech vient d'entrer à la société d'études et de conseils IPSOS, avec le titre de directeur général, au côté de l'actuel directeur général fondateur, M. Didier Truchot. La société IPSOS se charge d'études de tests d'efficacité publicitaire et se propose de créer un secteur d'études politiques. M. Lech, qui a démissionné en juillet 1982 de son poste de président-directeur général de l'IFOP, qu'il occupait depuis octobre 1981, pourrait être suivi par MM. Jean d'Orgeval et Alain Bassez, tous deux directeurs de l'IFOP. M. Christophe Ribout avait remplacé M. Lech à la tête de l'Institut français d'opinion publique.



AFFAIRES

ÉLECTRONIQUE

Le président de Philips plaide en faveur d'un « front commun » européen face à la concurrence japonaise

De notre correspondant

La Haye.– *« Les conversations (de Philips) avec A.T.T. n'excluent certainement pas une coopération approfondie en Europe »* Affirme dans un entretien accordé au quotidien *Het Financieele Dagblad*, M. Wisse Dekker, président du groupe néerlandais. M. Dekker plaide au contraire pour la constitution d'un *« front commun »* des induskries électroniques européennes contre la concurrence japonaise, tout en s'interrogeant sur le rôle que la France pourrait jouer du fait des nationalisations.

M. Dekker fait l'éloge de l'*« ingéniosité et du talent »* des techniciens de l'industrie électronique française. Mais il ajoute : *« la nationalisation de l'industrie française n'exclut pas, bien entendu, une collaboration au niveau européen. Reste à savoir cependant si cette collaboration de révèlera satisfaisante pour toutes les parties concernées »*.

Évoquant ensuite les conversations entamées entre Philips et le groupe américain A.T.T., que M. Mitterrand dans son discours de Figeac qualifie d'*« exemple à ne pas suivre »*, M. Dekker affirme ne voir aucune contradiction entre ce projet et une plus grande intégration de l'industrie européenne, mais fait remarquer en même temps que Philips ne compte pas attendre qu'une collaboration véritable à l'échelle européenne ait pris forme et qu'il se réserve le droit de s'engager avec des partenaires américains.

M. Dekker déplore que les industries européennes et nord-américaines aient laissé le Japon prendre et prolonger des initiantives dans le domaine de l'industrie vidéo. Après avoir noté que les firmes du vieux continent qui se sont engagées sur une voie de coopération avec les géants japonais dans le domaine vidéo risquent de perdre leur pouvoir créateur, le président de Philips se félicite de ce que douze sociétés electroniques de la C.E.E. dont Thomson-C.S.F. et Cit-Alcatel, se concertent depuis plusieurs mois dans le but justement de faire front à la concurrence nippone. En outre, si un véritable changement de la politique de Tokyo se fait attendre, l'Europe devrait envisager, selon M. Dekker, de fermer ses frontières à un certain nombre de produits japonais ou instituer des taxes. Le responsable néerlanais souligne toutefois que cette forme de protectionnisme ne doit être qu'un dernier recours pour contraindre les Japonais à une concertation mutuelle en vue d'un équilibre entre le croissancce industrielle japonaise et celle du reste du monde.

Enfin, M. Dekker prévoit que la mise en œuvre d'un front commun aura pour résultat inévitable la disparition en tant qu'entreprises indépendants d'un certain nombre de firmes qui devront être incorporées dans des entités transeuropéennes. Comme exemple, M. Dekker cite en outre Thomson C.S.F., Plessey et Standard Electrik Lorenz, axées toutes les trois dans le dodmaine des télécommunications, auxquelles une forme d'association (*« joint-venture »*) devrait s'imposer. Pour le président de Philips, qui ne voit aucune objection à incorporer son secteur de télécommunication dans un cadre européen, si dans les deux ans des changements structurels ne sont pas intervenus dans l'industrie électronique européenne, un certain nombre d'entreprises seront amenées à disparaître.

RENÉ TER STEEGE.

LE MARCHÉ INTERBANCAIRE DES DEVISES

	COURS DU JOUR		UN MOIS		DEUX MOIS		SIX MOIS	
	+ bas	+ haut	Rep. + ou	Dép. –	Rep. + ou	Dép. –	Rep. + ou	Dép. –
$ E.-U.	7,1520	7,1560	+ 150	+ 190	+ 300	+ 350	+ 640	+ 770
$ can.	5,7975	5,8025	+ 5	+ 60	+ 35	+ 95	+ 120	+ 255
Yen (100)	2,6575	2,6610	+ 140	+ 170	+ 280	+ 325	+ 810	+ 885
DM	2,8230	2,8265	+ 140	+ 165	+ 290	+ 325	+ 820	+ 890
Florin	2,5790	2,5830	+ 125	+ 150	+ 250	+ 280	+ 705	+ 775
F.B. (100)	14,5325	14,5485	+ 88	+ 235	+ 125	+ 335	+ 165	+ 535
F.S.	3,2850	3,2895	+ 260	+ 295	+ 545	+ 585	+1460	+1550
L (1 000)	5,0135	5,0180	– 205	– 145	– 445	– 370	–1565	–1405
£	12,0970	12,1075	+ 300	+ 400	+ 665	+ 800	+2030	+2300

TAUX DES EURO-MONNAIES

$ E.-U.	10 7/8	11 1/8	10 7/8	11 7/8	11	11 3/8	11 7/8	12 1/8
DM	7 1/2	7	7 7/16	7 13/16	7 7/16	7 13/16	7 3/4	8 1/8
Florin	6	7	7 5/16	7 15/16	7 3/8	8	8	8 5/8
F.B. (100)	11	13	12	13	12 1/4	13 3/8	13	14
F.S.	1 1/8	1 7/8	3 5/8	4	3 11/16	4 1/16	4 11/16	5 1/16
L (1 000)	15 3/4	17 3/4	17 1/2	18 3/4	18 3/8	19 3/8	20 1/8	21 1/8
£	10 7/8	11 5/8	10 1/2	11 1/8	10 3/8	11	10 1/4	10 7/8
F. français	14	15	15 3/4	16 3/4	16 1/2	17 1/2	18 3/4	19 3/4

Ces cours pratiqués sur le marché interbancaire des devises nous sont indiqués en fin de matinée par une grande banque de la place.

ÉTRANGER

Une grève générale paralyse les chemins de fer belges

De notre correspondant

Bruxelles. – Depuis mercredi soir 29 septembre, le réseau ferroviaire belge est paralysé par une grève de vingt-quatre heures, décidée par les syndicats socialistes et les syndicats chrétiens de cheminots. Quelques rares trains circulaient jeudi matin 30 septembre dans la partie flamande du pays, alors que, dans la partie francophone, même les express internationaux ont vu leur trafic arrêté.

Une menace analogue pèse sur les services postaux. Le syndicat socialiste C.G.S.P. – seul – a lancé un ordre de grève pour le 5 octobre.

La révolte des agents de communication contre la politique d'austérité du gouvernement annonce-t-elle un automne chaud ? Pour l'instant, il ne s'agit encore, semble-t-il, que d'une série d'opérations « coup de poing » dans des secteurs où les deux grandes branches syndicales ne se trouvent pas en désaccord.

La cause immédiate de la grève des chemins de fer se trouve dans l'usage que le gouvernement chrétien-social libéral fait des pouvoirs spéciaux que le Parlement lui a accordés au printemps. Le plan d'assainissement décidé par le ministre libéral des communications, M. Herman de Croo, prévoit que la Société nationale des chemins de fer devra réduire ses dépenses de 1 % par an pendant les cinq prochaines années.

Au besoin, le gouvernement pourrait imposer les indispensables mesures d'économie qui mettraient en cause le statut et les rémunérations des cheminots. Ceux-ci dénoncent une politique faisant prévaloir l'« affrontement » sur la concertation et veulent y voir l'annonce d'une attaque contre l'ensemble des services publics.

Selon l'interprétation du front commun syndical, le plan aura aussi pour effet d'entraîner des licenciements et provoquera une nouvelle hausse des tarifs. De plus, la réduction des investissements contribuerait à accroître le marasme des transports ferroviaires. Durant les dix dernières années, l'État n'a-t-il pas déjà investi cinq fois moins dans les chemins de fer que dans les routes ?

JEAN WETZ.

SOCIAL

LA CONTRIBUTION DE SOLIDARITÉ

1 % dès le 1er novembre à la charge des fonctionnaires

Le conseil des ministres a adopté, le 29 septembre, un projet de loi instituant une contribution *« de caractère exceptionnel et temporaire »* qui sera versée à un Fonds de solidarité pour l'emploi, dont la création avait été annoncée le 28 juillet. Tous les salariés du secteur public qui bénéficient de la sécurité de l'emploi (agents de l'État, des collectivités locales et des établissements publics) seront assujettis – à compter du 1er novembre, a précisé M. Bérégovoy – à cette contribution, à l'exception de ceux dont les revenus sont inférieurs à 1,3 fois le SMIC (soit 4 400 F brut au 1er juillet 1982).

Dans une récente étude, la C.F.D.T. avait estimé que, au 1er avril 1982, plus de quatre cent trente-deux mille agents de la fonction publique et des collectivités locales gagnaient 3 900 F brut par mois ou moins. A cette même date, cinq cent dix mille agents de l'État, soit 23,5 %, gagnaient 4 600 F brut et moins par mois.

Le taux de cette contribution de solidarité sera de 1 % de la rémunération brute. Pour les autres catégories professionnelles, c'est-à-dire principalement pour les non-salariés, l'effort de solidarité *« sera affecté à leur propre régime social pour tenir compte du caractère spécifique de leurs activités »*.

Ainsi, comme nous l'avions indiqué (*le Monde* du 30 septembre), les cotisations des travailleurs indépendants ne seront plus calculées sur 1981 pour 1983 – comme il était prévu jusqu'à présent, – mais sur l'année en cours, ce qui aura pour effet de porter leur effort contributif de 17 % à 18 %.

La sortie du blocage

LA DIRECTION D'E.G.F. PROPOSE UN NOUVEL ÉCHÉANCIER D'AUGMENTATIONS SALARIALES

A E.G.F., les négociations sur la sortie du blocage des salaires sont progressé le 29 septembre. La porte est *« entrouverte »* vers une possibilité d'accord, a noté la C.G.T., tandis que la C.F.D.T. parle d'*« avancées »*. Tout en restant dans le cadre d'une augmentation au niveau de 7,5 % pour 1982 et 8 % pour 1983, la direction a présenté un nouvel échéancier des majorations salariales (*le Monde* du 23 septembre) : + 2,6% au 1er novembre et + 0,65 % au 1er décembre pour 1982, + 2,25 % au 1er février, + 2,25 % au 1er mai, + 1,75 % au 1er août et + 1,75 % au 1er novembre pour 1983. Selon la C.F.D.T., le passage à 38 h au 1er octobre serait compensé intégralement si les syndicats ne s'opposent pas au nouvel échéancier salarial. Pour 1982, le pouvoir d'achat serait maintenu en masse, mais non en niveau.

Le versement d'une prime uniforme de 330 F en 1983 a été confirmé. La C.F.D.T. indique aussi que le principe d'une *« clause de sauvegarde » à la fin 1983 a été retenu, pour le cas où l'inflation serait supérieure à 8 %. La direction affirme qu'aucun engagement n'a été pris sur ce point, mais qu'une réunion avec les syndicats, destinée à « faire le point »*, aura lieu en décembre 1983.

Au quatrième trimestre 1982, des négociations devraient s'ngager sur l'éxpression des salariés et une étude sera menée au deuxième semestre 1983 sur les conditions d'un passage à la semaine de 35 heures. Une nouvelle réunion aura lieu le 6 octobre.

● **Aide aux agriculteurs victimes de la sécheresse.** – Mme Edith Cresson, ministre de l'agriculture, a donné le 28 septembre des précisions sur les aides annoncées par le président de la République pour les agriculteurs victimes de la sécheresse. Il s'agira pour les agriculteurs – de l'Aveyron, de Haute-Loire, de la Loire, de la Lozère et du Tarn – d'avances, sans intérêt, accordées par le Crédit agricole, et garanties par les indemnités gouvernementales versées par le suite. Auparavant, dans de semblables situations, les agriculteurs devaient contracter un emprunt avec intérêt.

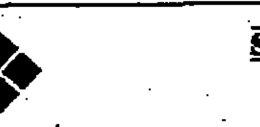
AVIS FINANCIERS DES SOCIÉTÉS

CIT-ALCATEL

CIT-Alcatel fait savoir que les informations parues dans la presse relatives à la reprise des activités de la C.G.C.T. ou des activités téléphoniques de Thomson-C.S.F. sont dénuées de fondement.

AVIS FINANCIERS DES SOCIÉTÉS

LESIEUR



Au cours de récents entretiens auxquels la BANEXI a été associée, les dirigeants de Lesieur S.A. et de Saint Louis-Bouchon ont constaté l'intérêt que pourrait présenter pour la poursuite de leurs programmes de diversifications tant en France qu'à l'étranger la mise en commun de certaines de leurs ressources, notamment financières.

Afin de concrétiser cette volonté de coopération dans des domaines autres que ceux de leurs activités traditionnelles, chacune des deux sociétés concernées a acquis une participation de 5 % dans le capital de l'autre.

En outre, et dans le cadre de sa politique visant au développement de l'industrie agro-alimentaire française, la BANEXI conforte sa participation dans le capital de Saint Louis-Bouchon.

Dans le même esprit, le président de Saint Louis-Bouchon entrera au conseil de Lesieur S.A., tandis que le président de Lesieur S.A. et un représentant de la BANEXI seront nommés administrateurs de Saint Louis-Bouchon.

COGEFIMO

Il est rappelé aux actionnaires de COGEFIMO que l'assemblée générale du 4 juin 1975 a décidé notamment que les actions doivent revêtir obligatoirement la forme nominative.

Les actionnaires de COGEFIMO dont les titres sont encore sous la forme au porteur sont invités, en conséquence, à déposer dans les meilleurs délais, aux guichets de la Banque Indosuez, 96, boulevard Haussmann, 75008 Paris, un bordereau de conversion au nominatif accompagné des titres correspondants.

Il est rappelé qu'à compter du 1er octobre 1982, ainsi que le prévoit la loi, les détenteurs d'actions antérieurement émises ne pourront exercer les droits attachés à ces titres que si ces derniers ont été présentés en vue de leur mise sous forme nominative.

En outre, la société devra ultérieurement procéder à la vente des actions non présentées et consigner le produit de la vente jusqu'à restitution éventuelle aux ayants droit.

LAFFITTE-BAIL

Le conseil d'administration, réuni le 23 septembre 1982, a pris connaissance de la situation comptable au 30 juin 1982.

Le produit des opérations de crédit-bail s'élève à cette date à 34 millions de francs et celui des opérations locatives à 11,7 millions de francs, soit une progression par rapport à la même période de 1981 de respectivement 12 % et 10 %.

Le conseil a constaté la bonne tenue des risques en crédit-bail et le remplissage satisfaisant des immeubles en location simple.

Le bénéfice du premier semestre 1982, avant prise en compte des provisions pour grosses réparations des immeubles locatifs, s'établit à 15,2 millions de francs, après 9,7 millions de francs d'amortissement, s'inscrivant en hausse de 14,75 % sur le résultat comparable de la même période de 1981.

Compagnie Immobilière et Financière EWOTO

Il est rappelé aux actionnaires de la société Ewoto que l'assemblée générale du 27 juin 1980 a décidé notamment que les actions doivent revêtir obligatoirement la forme nominative.

Les actionnaires d'Ewoto, dont les titres sont encore sous la forme au porteur, sont invités en conséquence à déposer, dans les meilleurs délais, aux guichets de la banque Indosuez, 96, boulevard Haussmann, 75008 Paris, un bordereau de conversion au nominatif accompagné des titres correspondants.

Il est rappelé que, à compter du 1er octobre 1982, ainsi que le prévoit la loi, les détenteurs d'actions antérieurement émises, ne pourront exercer les droits attachés à ces titres que si ces derniers ont été présentés en vue de leur mise sous forme nominative.

En outre, la société devra ultérieurement procéder à la vente des actions non présentées et consigner le produit de la vente jusqu'à restitution éventuelle aux ayants droit.



ÉPARGNE-CROISSANCE

Société d'investissement à capital variable

L'assemblée générale ordinaire des actionnaires réunie le mercredi 29 septembre 1982 sous la présidence de M. Daniel Olchanski, président du conseil d'administration, a approuvé les comptes de l'exercice clos le 30 juin.

Les sommes distribuables au titre de cet exercice s'élèvent, compte tenu du report à nouveau de l'exercice précédent, à F 25 351 202,85. Elles permettent, après report à concurrence de F 1 565 871,01 des lots et primes de remboursement, la mise en distribution d'un dividende de F 46,25 par action, auquel s'ajoute un crédit d'impôt de F 3,56, soit un revenu global par action de F 49,81.

Ce dividende sera mis en paiement le 30 septembre 1982, contre remise du coupon n° 20 qui sera ventilé comme suit :

– Revenus d'obligations françaises non indexées, bénéficiant des avantages fiscaux attachés à ces obligations : F 18,98 + 1,75 de crédit d'impôt, soit au total F 20,73 :

– Revenus d'actions françaises ouvrant éventuellement droit à abattement fiscal de F 3 000 : F 0,97 + 0,52 de crédit d'impôt, soit au total F 1,49 :

– Autres revenus : F 26,30 + 1,29 de crédit d'impôt, soit au total F 27,59.

Comme les années précédentes, les actionnaires pourront réinvestir le montant de leurs dividendes en actions de la société, en exonération totale de droit d'entrée.

Par ailleurs, l'assemblée générale a confirmé la nomination comme administrateur de M. Claude Reinhart et renouvelé les mandats d'administrateur de MM. Bernard Cazauran, Henri Meunier et Philippe Tardy-Joubert.

Elle a modifié les statuts de la société pour les mettre en harmonie avec les dispositions de la loi n° 81-1162 du 30 décembre 1981.

Dans son allocution le président a tout d'abord rappelé « la cruelle épreuve qui nous a frappés lorsque a subitement succombé, en avril dernier, M. Gérard Llewellyn, votre président depuis 1975, directeur général de la Banque nationale de Paris, président de la French American Banking Corporation. Sa grande expérience des questions internationales nous était précieuse ; son intérêt passionné pour tout ce qui concernait l'épargne nous assurait de le voir intervenir avec chaleur et autorité dans les débats qui nous intéressent directement. La sympathie que sa personnalité engendrait faisait de son action la plus efficace des diplomaties. En votre nom, permettez-moi d'assurer à nouveau les siens de nos profonds regrets devant sa disparition ».

« Depuis la clôture de notre exercice, au 30 Juin dernier, divers événements, témoignant de changements fondamentaux, laissent espérer une sortie prochaine de la crise mondiale que nous subissons tous à des degrés divers. La hausse spectaculaire de la Bourse de New-York enregistrée au mois d'août, est la première anticipation d'une reprise de l'économie américaine. Elle est consécutive à la baisse longtemps attendue des taux d'intérêts, eux-mêmes sensible au fléchissement de la demande de crédits. L'ampleur de la récession, en dépassant les prévisions de l'administration et des économistes, a provoqué cette baisse des taux. Mais elle est également la cause d'un changement important dans l'attitude des responsables de la politique économique. »

Après une analyse de la politique de la Federal Reserve et du cycle économique en cours, le Président a poursuivi :

« L'exemple des États-Unis semble indiquer que le temps des politiques restrictives est révolu pour ce cycle. Faute de techniques économiques nouvelles qu'il faudra bien un jour inventer, ces politiques ont obtenu des résultats significatifs quant à la baisse générale du niveau d'inflation, mais au prix d'une montée du chômage et des faillites qui menacent désormais tous les pays quels que soient leurs système économique et la tendance de leur gouvernement. A les poursuivre plus avant, on peut craindre l'apparition de processus cumulatifs qui engendreraient une dépression. La réunion récente des responsables économiques et financiers à la session plénière du Fonds monétaire international témoigne d'une prise de conscience aiguë des dangers de la situation actuelle. C'est, du reste, l'une des nombreuses différences qui caractérisent la conjoncture présente par rapport à celle de 1929, traditionnelle référence évoquée lors de chaque récession majeure.

« Il n'est actuellement pas question de retourner au laxisme antérieur, mais l'orientation générale des politiques économiques s'est probablement inversée en cet été 1982. Il y a là pour les marchés boursiers un changement essentiel qui devrait progressivement se faire sentir sur toutes les places au cours de l'année 1983 et cela d'autant plus qu'une croissance modérée n'entraînant pas une reprise rapide des taux et de l'inflation est le cadre le plus favorable à une revalorisation d'ensemble des sociétés cotées. »

Le Président a enfin conclu en disant que, « dans la mesure où des questions intérieures ne viendraient pas contrarier les effets d'une amélioration de l'environnement international, la Bourse de Paris devrait réagir favorablement à une reprise qui permettrait de réduire le décalage conjoncturel entre la France et les autres puissances industrielles.

» En ce qui concerne les facteurs techniques, le gouvernement vient d'annoncer un ensemble de mesures en faveur de l'épargne, destinées – entre autre – à assurer le relais de la loi Monory. Ces mesures, telles qu'elles seront présentées au Parlement, comportent de nombreux aspects positifs pour la Bourse de Paris ».

MARCHÉS FINANCIERS

PARIS

29 SEPTEMBRE

Repli des actions françaises

En baisse de près de 0,5 % depuis le début de la semaine, le marché a perdu 0,7 % mercredi au cours d'une séance aussi atone que les précédentes.

Pendant toute la matinée, on s'était battu les flancs dans les charges d'agent de change pour trouver quelque bloc à négocier avant l'ouverture, mais rien, ou presque, n'est intervenu sur les actions, l'essentiel des transactions étant accaparé, une fois de plus, par le marché obligataire.

A titre d'exemple, sur un montant global de 1,2 milliard de francs enregistré mardi, les seules obligations ont représenté pratiquement 1 milliard de francs, laissant à peine 200 millions de francs aux valeurs mobilières à revenu variable. Sur ce montant, il convient encore de retrancher 50 millions de francs relatifs à l'application de Lesieur qui vient de réaliser une prise de participation croisée avec Saint-Louis Bouchon (voir ci-dessous).

Le mouvement de baisse des taux d'intérêt américains amorcé par la Bankers Trust est encore trop sporadique aux yeux des opérateurs parisiens, et la corbeille n'en a pas tenu compte, pas plus, d'ailleurs, que de l'adoption par l'Assemblée nationale de la loi Delors, un sujet sur lequel elle n'attendait pas de véritable surprise.

Au chapitre des baisses les plus marquées figurent SCOA, Imétal, Thomson-C.S.F., avec des replis voisins de 5 %, tandis que Sanofi perd aux environs de 4 % en prévision d'une baisse des prix sur les médicaments.

Crédit National, Colas, CIT-Alcatel et G.T.M.-Entrepose, par contre, font preuve de bonnes dispositions, s'adjugeant 4 % à 5 % en moyenne.

Sur le marché de l'or, le métal fin est remonté de 409,65 à 413,18 dollars l'once à Londres. Le lingot a gagné 100 F à 94 100 F à Paris, où le napoléon est inchangé à 631 F. Dollar-titre : 8,39/43 F.

NEW-YORK

Forte baisse

Les cours ont fortement baissé mercredi à Wall Street, les investisseurs tenant à marquer leur déception après avoir constaté que le mouvement de baisse des taux d'intérêt imprimé par la Bankers Trust, lorsqu'elle a ramené son *prime rate* de 13 1/2 % à 13 %, n'a pas été suivi par les autres grandes banques américaines. Pourtant, font-ils valoir, les taux à court terme poursuivent leur décélération, tant sur les bons du Trésor que sur les eurodollars à six mois, en dépit d'une légère poussée mercredi soir. Si les grands établissements n'ont pas emboîté le pas à la Bankers Trust, explique un spécialiste, c'est qu'elles attendent de voir si les prochaines statistiques relatives à la masse monétaire vont cadrer plus ou moins avec les objectifs que lui assigne la Réserve fédérale.

Tel économiste n'hésite pas, cependant, à pronostiquer une prochaine baisse du taux de base bancaire, qui pourrait tomber à 12 1/2 % d'ici au mois de décembre.

Après M. Ronald Reagan, c'était au tour des secrétaires au Trésor et au commerce, MM. Donald Regan et Malcolm Baldrige de monter au créneau mercredi pour affirmer qu'ils voyaient poindre la reprise économique aux États-Unis à l'horizon du quatrième trimestre 1982, M. Regan allant même jusqu'à estimer que le taux de croissance de l'économie américaine, en termes réels, devrait atteindre 3 % à 4 % pour les trois derniers mois de l'année.

Le discours n'a pas convaincu Wall Street, et l'indice Dow Jones des industrielles a reculé de 13,06 points, à 906,27.

VALEURS	Cours du 28 sept.	Cours du 29 sept.
Alcoa	26 3/8	26 5/8
A.T.T.	57 1/8	56 3/4
Boeing	22 1/4	21 3/4
Chase Manhattan Bank	41 1/4	41 1/4
Du Pont de Nemours	35 3/8	35 1/8
Eastman Kodak	84 5/8	83
Exxon	27 7/8	27 7/8
Ford	26 1/2	26
General Electric	76 1/8	75 1/8
General Foods	38 3/8	38 1/8
General Motors	47 3/4	47 5/8
Goodyear	24 5/8	24 1/4
I.B.M.	76 1/4	74 3/4
I.T.T.	26 1/2	25 7/8
Mobil Oil	24 5/8	24 5/8
Pfizer	71 5/8	71
Schlumberger	36 5/8	35 1/2
Texaco	29	28 7/8
U.A.L. Inc.	19 3/8	19
Union Carbide	49 1/8	47 1/4
U.S. Steel	17 3/4	17 5/8
Westinghouse	32 3 4	32 1/8
Xerox Corp.	32 7/8	32 7/8

LA VIE DES SOCIÉTÉS

GROUPE BIC MULTINATIONAL. – Le groupe annonce, au titre du premier semestre 1982, un bénéfice net (part de BIC) de 104,0 millions de francs, en baisse de 5 % sur la période comparative du précédent exercice, le bénéfice d'exploitation (avant impôt) ayant progressé dans le même temps de 8 % pour atteindre 251,5 millions de francs sur un chiffre d'affaires (hors taxes) de 2,45 milliards (+ 22 %).

Il est précisé que ces résultats s'entendent après intégration de l'activité BIC-Marine dans la branche BIC (ce qui n'était pas le cas au premier semestre 1981) et de l'assujettissement partiel à l'impôt sur les bénéfices de la branche Conte, la société bénéficiant de reports déficitaires.

La société BIC proprement dite a enregistré un bénéfice net de 46,3 millions de francs au premier semestre 1982, également en baisse de 5 % sur la période comparative de l'exercice 1981, le bénéfice d'exploitation (307,9 millions de francs) marquant un repli de 8 % d'un exercice à l'autre, sur un chiffre d'affaires (hors taxes) de 307,9 millions de francs, en régression de 2 % sur les six premiers mois de 1981.

SCAC. – La société annonce un bénéfice net de 10,91 millions de francs pour le premier semestre 1982, contre 9,85 millions pour les six premiers mois de l'exercice précédent, SCAC ajoutant que ce résultat *« devrait permettre de maintenir le dividende net de 17 francs par action, et ce sur le nouveau capital »*. Celui-ci vient, en effet, d'être porté à 120,48 millions de francs à la suite de l'augmentation de capital entièrement souscrite et définitivement réalisée, le 13 septembre dernier.

INDICES QUOTIDIENS

(INSEE, base 100 : 31 déc. 1981)

	28 sept.	29 sept.
Valeurs françaises	103,8	103,8
Valeurs étrangères	118,1	118,1

Cie DES AGENTS DE CHANGE

(Base 100 : 31 déc. 1981)

	28 sept.	29 sept.
Indice général	100,0	99,6

TAUX DU MARCHÉ MONÉTAIRE

Effets privés du 30 septembre	14 %

COURS DU DOLLAR A TOKYO

	29 sept.	30 sept.
1 dollar (en yens)	268,40	269,40

BOURSE DE PARIS — Comptant — 29 SEPTEMBRE

VALEURS	% du nom.	% du coupon
3 %	22 40	2 982
5 %	35 65	3 301
3 % amort. 45-54	71	0 493
4 1/4 % 1963	....	4 737
Emp. N. Eq. 6 % 67	110 40	1 989
Emp. 7 % 1973	7999	..
Emp. 8,80 % 77	99 45	3 134
9,80 % 78/93	80 70	2 148
8,80 % 78/86	80 51	7 040
10,80 % 79/94	82 10	0 789
13,25 % 80/90	93	4 320
13,80 % 80/87	94 15	13 195
13,80 % 81/99	94 20	9 755
16,75 % 81/87	103 20	0 918
16,20 % 82/90	100 25	11 640
16 % juin 82	99 75	4 953
E.D.F. 7,8 % 61	129 50	10 532
E.D.F. 14,5 % 80-92	94 50	4 433
Ch. France 3 %	204 90	..
CNB Bques janv. 82	100 40	3 956
CNB Paribas	100 66	3 965
CNB Suez	100 42	3 955
CNI janv. 82	100 45	3 956

VALEURS	Cours préc.	Dernier cours
[illegible]	[illegible]	[illegible]

Étrangères

VALEURS	Cours préc.	Dernier cours
[illegible]	[illegible]	[illegible]

HORS-COTE

Compartiment spécial

VALEURS	Cours préc.	Dernier cours
[illegible]	[illegible]	[illegible]

Autres valeurs hors cote

VALEURS	Cours préc.	Dernier cours
Alser	140	....
Cellulose du Pin	19 70	18 90
Coparex	397 50	403
F.B.M. (Li)	70	3 70 o
Iena Industries	13	....
La Mure	70 10	....
M.M.B	165 50	168
Océanic	45	41 o
Petrofigaz	335	335
Pronuptia	126	....
Ratier For. G.S.P.	....	....
Rorento N.V.	516	516
Sabl. Morillon Corv.	120	....

SICAV

29/9	Émission Frais incl.	Rachat net
[illegible]	[illegible]	[illegible]
S.N.I.	758 17	723 79
Sofinvest	314 75	300 48
Sogepargne	297 48	283 99
Sogevar	578 16	551 94
Sogintar	733 11	699 87
Soleil Investiss.	342 09	326 58
U.A.P. Investiss.	238 96	228 12
Unifrance	189 90	181 29
Unifoncier	489 17	466 99
Unigestion	421 25	402 15
Uni-Japon	593 50	566 59
Unirente	1449 30	1401 64
Univar	11423 59	11423 59
Valorem	269 01	256 81
Valrea	111223 73	111112 62
Worms Investiss.	493 08	470 73

Compte tenu de la brièveté du délai qui nous est imparti pour publier la cote complète dans nos dernières éditions, nous pourrions être contraints parfois à ne pas donner les derniers cours. Dans ce cas ceux-ci figureraient le lendemain dans la première édition.

Marché à terme

La Chambre syndicale a décidé de prolonger, après la clôture, la cotation des valeurs ayant été exceptionnellement l'objet de transactions entre 14 h. 15 et 14 h. 30. Pour cette raison, nous ne pouvons plus garantir l'exactitude des derniers cours de l'après-midi.

Compensation	VALEURS	Cours précéd.	Premier cours	Dernier cours	Compt. Premier cours
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
118	Vallourec	121	118 80	118 60	118 80
1260	V. Clicquot-P.	1230	1210	1210	1234
870	Viniprix	885	880	880	863
190	Amax Inc.	191	189 40	190	189 20
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
44	Imp. Chemical	42 95	43 50	43 50	42 70
82	Inco. Limited	81 60	80 10	79 90	80
640	IBM	646	638	639	634
30	Ito-Yokado	30 20	29 90	29 90	29 70
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

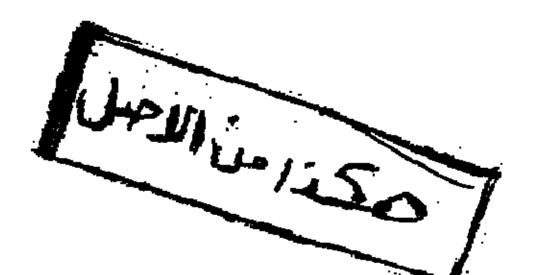
c : coupon détaché ; * : droit détaché ; o : offert ; d : demandé ; ◆ : prix précédent (SICAV)

COTE DES CHANGES

MARCHÉ OFFICIEL	COURS préc.	COURS 29/9	COURS DES BILLETS AUX GUICHETS Achat	Vente
Etats-Unis ($ 1)	7 184	7 130	6 920	7 270
Allemagne (100 DM)	282 660	282 550	275	289
Belgique (100 F)	14 559	14 551	13 300	14 400
Pays-Bas (100 fl.)	258 130	257 950	251	263
Danemark (100 krd)	80 830	80 750	76	82
Norvège (100 k)	102 750	102 680	98	104
Grande-Bretagne (£ 1)	12 164	12 110	11 750	12 450
Grèce (100 drachmes)	9 950	9 967	9	11
Italie (1 000 lires)	5 030	5 016	4 750	5 250
Suisse (100 fr.)	329 550	329 170	320	338
Suède (100 krs)	114 020	113 680	109	116
Autriche (100 sch)	40 220	40 185	38 900	40 600
Espagne (100 pes.)	6 277	6 267	0 595	6 400
Portugal (100 esc.)	8 110	8 090	6 800	8
Canada ($ can 1)	5 803	5 783	5 640	5 900
Japon (100 yens)	2 684	2 656	2 550	2 690

MARCHÉ LIBRE DE L'OR

MONNAIES ET DEVISES	COURS préc.	COURS 29/9
Or fin (kilo en barre)	94000	94000
Or fin (en lingot)	94000	94100
Pièce française (20 fr)	631	631
Pièce française (10 fr)	399	.....
Pièce suisse (20 fr)	580	590
Pièce latine (20 fr)	538	535
Souverain	690	690
Pièce de 20 dollars	3200	3260
Pièce de 10 dollars	1590	1602 50
Pièce de 5 dollars	836 25	.....
Pièce de 50 pesos	3600	3610
Pièce de 10 florins	590	571



Le Monde

UN JOUR DANS LE MONDE

IDÉES

2. VOIX JUIVES : « *Une sévérité tranquille* », par Léo Hamon ; « *Juger les crimes d'Israël* », par Paul Giniewski ; « *L'honneur, la honte et le silence* », par Annie Goldmann ; « *Pitié pour les enfants* », par Roger Ascot ; « *Écrit à Kippour* », par Michel Goldberg.

ÉTRANGER

3-4. L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION AU PROCHE-ORIENT

4. AMÉRIQUES

— ÉTATS-UNIS : la Chambre des représentants a rejeté de peu une demande de levée de l'embargo sur le gazoduc euro-sibérien.

5-6. EUROPE

— R.F.A. : les libéraux dans le futur cabinet de M. Kohl.

6. AFRIQUE

— Un entretien avec le chef d'État zaïrois.

POLITIQUE

7. Les débats parlementaires.

LE MONDE DES LIVRES

9. LE FEUILLETON DE BERTRAND POIROT-DELPECH : « Un cannibale très convenable », d'Olivier Todd ; deux revenants, Georges Navel et Henri Pollès ; drogue et sexe aux États-Unis.
11. ROMANS : les mirages de Gilbert Thoulouze ; deux terroristes.
13. LETTRES ÉTRANGÈRES : Ivan
14. HISTOIRE LITTÉRAIRE : présence de Saint-Exupéry.

LE 69e SALON DE L'AUTOMOBILE

18 à 20. Voitures en vedette.
20-21. Équipementiers.
22 à 28. Panorama des marchés mondiaux : faire face pour survivre.
29-31. Véhicules utilitaires.
31. Pneumatiques.

SOCIÉTÉ

15. POLICE : l'avenir des unités spécialisées.
16. ÉDUCATION : les difficultés de recrutement des enseignants du secondaire.
— DÉFENSE.

RÉGIONS

33. ENVIRONNEMENT : aux Journées du statut des grandes villes.

ÉQUIPEMENT

33. ENVIRONNEMENT : aux journées du P.S., à Saint-Nazaire, la mer est un « outil de travail » avant d'être un lieu de loisirs.

CULTURE

35. CINÉMA : *Le marquis s'amuse*, de Mario Monicelli.
— THÉATRE : *la Dernière Nuit de l'été.*
37. RADIO-TÉLÉVISION : les nominations dans l'audiovisuel.
— VU : « Coco-colonisation ».

ÉCONOMIE

41. Le plan de redressement de la Sécurité sociale.
42. AGRICULTURE : le rapport de la commission agro-alimentaire.
43-44. AFFAIRES.

RADIO-TELEVISION (37)

INFORMATIONS « SERVICES » (34) :

Rétromanie ; Loto, Loterie nationale et Arlequin ; Météorologie ; Mots croisés ; « *Journal officiel* ».

Annonces classées (38 à 40) ; Carnet (33) ; Programmes spectacles (36) ; Bourse (45).

DEVANT LE CONSEIL DE L'EUROPE A STRASBOURG

M. Mitterrand expose les exigences et les devoirs des démocraties en matière de droits de l'homme

M. Mitterrand est arrivé, ce jeudi 30 septembre, à Strasbourg, *pour prononcer devant l'Assemblée du Conseil de l'Europe*, un discours principalement consacré aux droits de l'homme. Le président de la République était attendu, après le déjeuner, par les magistrats de la Cour européenne des droits de l'homme et par les membres de l'Institut international des droits de l'homme, organisme rattaché à l'université de Strasbourg.

De notre envoyé spécial

Strasbourg. — La démarche du président de la République s'inspire d'un double constat. Le premier est que les démocraties européennes se *sont donné de longue date*, avec le Conseil de l'Europe et la Cour européenne, un instrument politique et juridictionnel de défense des droits de l'homme. Et cette liberté-là ne s'use, comme tant d'autres, que si l'on ne s'en sert pas. C'est pourquoi la France a reconnu à ses ressortissants, le 2 octobre 1981, le droit de saisir individuellement les instances européennes s'ils s'estiment victimes d'un déni de justice.

L'analyse de M. Mitterrand est *qu'en l'occurrence le droit français* n'a rien à perdre, et a sans doute beaucoup à gagner, à l'existence d'une instance européenne qui donne au justiciable la possibilité de se réclamer, à travers des textes fondamentaux, d'une sorte de citoyenneté juridique européenne.

Second constat que l'on fait à l'Elysée : pour les démocraties, un engagement public et solennel en faveur des droits de l'homme crée des obligations que l'on ne peut négliger par la suite. Certes, on mesure à Paris à quel point la situation est différente pour les Etats totalitaires. *Avoir signé l'Acte final de la conférence* d'Helsinki n'a aucunement dissuadé l'Union soviétique ou ses alliés de poursuivre leur politique répressive, en particulier contre les groupes qui se donnent précisément pour mission de... surveiller l'application des Accords d'Helsinki. Mais lorsqu'il s'agit de pays où existent une opposition parlementaire et une presse libre, le seul fait d'encourir les foudres des magistrats de Strasbourg peut avoir un effet dissuasif.

L'exigence formulée par l'Elysée en faveur des droits de l'homme se heurte, en Europe occidentale, à une autre nécessité : celle de ne pas exclure de l'ensemble ouest-européen certains pays où s'installent, pour une période que rien ne permet de prévoir courte, un régime sans rapport avec la démocratie. Le seul problème majeur qui se pose, pour l'instant, est celui de la Turquie ; ce fut, il n'y a pas longtemps, celui de la Grèce.

Le président de la République entend montrer qu'être Européen suppose *aussi* de croire en un certain nombre de valeurs communes, au premier rang desquelles figure la liberté individuelle. Communauté juridique, donc, mais aussi, au sens le plus large, culturelle.

BERNARD BRIGOULEIX.

M. JOBERT SE RENDRA EN TCHÉCOSLOVAQUIE LES 14 ET 15 OCTOBRE

M. Jobert, ministre d'Etat chargé du commerce extérieur, doit se rendre en visite officielle en Tchécoslovaquie les jeudi 14 et vendredi 15 octobre. Cette visite sera la première du ministre français depuis celle qui fut effectuée, début octobre 1976, par *M. Rossi*, également responsable du commerce extérieur. Fin octobre 1979, M. François-Poncet, alors ministre des affaires étrangères, avait ajourné une visite à Prague à la suite de la condamnation de défenseurs des droits de l'homme.

Les relations franco-tchécoslovaques sont en effet marquées par la situation politique d'un pays où les arrestations et les condamnations d'opposants sont nombreuses. Ainsi, la France avait, en juillet 1981, protesté officiellement contre le procès intenté contre un membre fondateur du Comité pour la défense des personnes injustement poursuivies (VONS). La visite de M. Jobert marquera-t-elle un certain dégel entre Paris et Prague ? Les autorités tchécoslovaques espèrent, en tout cas, recevoir aussi M. Cheysson, ministre des relations extérieures.

Dans le domaine économique, les rapports entre les deux pays sont faibles et endigués par les difficultés de la Tchécoslovaquie, quatrième fournisseur et dernier client de la France parmi les pays de l'Est autres que l'U.R.S.S. De janvier à juin 1982, les exportations françaises ont diminué de 2 % pour se situer à 301 millions de francs, alors que les importations augmentaient de 29 %, représentant 561 millions de francs. Le déficit commercial enregistré par la France a ainsi atteint 260 millions de francs.

● *Le directeur général de l'Unesco* M. M'BoW, a reçu le 29 septembre M. Mostefa Lacheraf qui lui a présenté ses lettres de créance d'ambassadeur de l'Algérie auprès de l'UNESCO.

Vingt mille personnes attendues à Paris

Les professions libérales et les professions de santé protestent contre la politique du gouvernement

Plus de vingt mille manifestants étaient attendus, jeudi *30 septembre à Paris par les organisateurs de la journée* de protestation des professions libérales et des professions de santé. Selon MM. Jacques Beaupère, président de l'Union nationale des associations de professions libérales (U.N.A.P.L.) et Jacques Monnot, dirigeant du Centre national des professions de santé (C.N.P.S.) la venue dans la capitale par trains, avions, autocars de quelque quinze mille professionnels était assurée. Devraient se joindre à eux au moins cinq mille personnes vivant dans l'agglomération parisienne.

Au cours d'une conférence de presse mardi, les deux responsables ont insisté sur le caractère syndical de cette manifestation marquée par la fermeture des cabinets médicaux, des officines pharmaceutiques, des cabinets d'avocats, des bureaux d'étude d'architecte et par un défilé à partir de 18 heures entre le quartier des Invalides et le Palais-Royal, aux abords du ministère de l'économie. Avant la sortie du blocage des prix et des revenus et du vote d ela loi de finances pour 1983, l'UNAPL et le C.N.P.S. entendent protester contre « *le gel des honoraires et la pression fiscale qui pénalisent les professions libérales* ».

Les deux organisations, qui n'entendent pas faire du gouvernement une cible particulière, ont refusé à trois associations, qu'ils jugent trop marquées politiquement, le droit de manifester avec avec leurs propres sigles et banderoles. Il s'agit de Solidarité médicale, mouvement créé après le 10 mai par le professeur Bernard Debré pour s'opposer notamment à la suppression du secteur privé dans l eshôpitaux publics, de l'Union nationale pour l'avenir de la médecine, et des Chambres des professions libérales, association qui ne perd pas une occasion de manifester son « *exaspération à l'égard du gouvernement* » et d'exiger « *le retour à la libre entreprise* ». Les Chambres, qui revendiquent cent mille adhérents, ont notamment participé à la manifestation organisée le 13 septembre par le Syndicat national des petites et moyennes entreprises (S.N.P.M.I.).

Ces trois associations devaient néanmoins défiler jeudi avec leurs propres banderoles. « *Il est clair*, estime, pour sa part, le professeur Debré, *que l'U.N.A.P.L. et le C.N.P.S. veulent récupérer à leur profit le mouvement de protestations des professions libérales, et cherchent à exclure Solidarité médicale, en lui collant une étiquette politique. Mais, au fond, nous poursuivons les mêmes buts : lutter contre la suppression de la médecine libérale et l'étatisation des soins.* »

Le Rassemblement national du patronat indépendant et des cadres dirigeants, présidé par M. Gérard Deuil, par ailleurs, président du S.N.P.M.I., avait également décidé de s'associer à la manifestation.

En revanche, quatre organisations (le Syndicat des avocats de France, l'Union syndicale de la médecine, la Fédération des syndicats de l'architecture et l'Union nationale patronale des prothésistes dentaires) ont annoncé qu'elles ne participeraient pas à la journée d'action des professions libérales. Selon Mᵉ Jean-Louis Brochen, président du Syndicat des avocats de France, « *cette manifestation néo-poujadiste est condamnable dans la mesure où elle tend à faire avaliser en bloc des privilèges corporatifs, et inopportune dans la mesure où les professions libérales sont celles qui souffrent le moins des mesures gouvernementales sur le blocage des prix et des salaires.* »

L'U.D.F. a apporté son soutien au mouvement, le R.P.R. et le CNIP (Centre international des indépendants paysans) s'y sont « *associés totalement* ». En revanche, le parti socialiste estime que cette « *agitation politicienne n'est certainement pas le moyen de préparer la concertation nécessaire avec les pouvoirs publics* ». De son côté le Mouvement des radicaux de gauche regrette la « *tentative de récupération* » de ce mécontentement par l'opposition.

Interrogé sur le mouvement des protestations des professions libérales et en particulier sur celui des médecins, M. Bérégovoy répond : « *Les médecins ont le droit de manifester. C'est un droit qui est inscrit dans la Constitution. Ils l'utilisent.* »

Reconnaissant que ce mouvement exprime « *un peu de mécontentement et beaucoup d'inquiétude* », le ministre des affaires sociales a ajouté : « *Le blocage a différé l'application de l'avenant tarifaire de la convention. Une conversation s'engagera entre les représentants des médecins, Jacques Delors et moi-même au sujet des conditions de la sortie du blocage (...)* » Le ministre a estimé que les professions médicales connaissent des « *problèmes réels* », tels que leur inégalité de répartition sur le territoire, l'augmentation de leurs effectifs, les difficultés d'installation des jeunes. « *Il faut que nous ayons des conversations très franches avec eux. Il y a des revendications légitimes. Nous sommes profondément attachés à la médecine libérale, comme l'ensemble des Français. Il faudra aussi encourager des expériences nouvelles. Sur ce point, beaucoup a été fait mais beaucoup reste à faire.* »

LES AMBULANCIERS LE MINISTRE ET LE PRÉFET (suite)

Le commissaire de la République du Calvados, M. Alex Godin, a rendu, mercredi 29 septembre, « *à titre préventif et pour pacifier les esprits* », leurs permis de conduire aux trois ambulanciers sanctionnés après les incidents qui avaient marqué la visite de M. Ralite (*le Monde* du 23 septembre). La veille, le tribunal administratif avait rejeté, en constatant l'absence de préjudice irréparable, la demande de sursis à exécution introduite par l'avocat des ambulanciers.

Le ministre de la santé s'était, dans un télégramme du 24 septembre adressé à la Chambre syndicale nationale des services d'ambulanciers, déclaré « *totalement étranger et en désaccord avec les sanctions* ». Son cabinet affirme qu'il avait obtenu, de la part du préfet, la promesse de rapporter lesdites sanctions.

Pour défendre son arrêté, le commissaire de la République a fait valoir une jurisprudence étendant la suspension immédiate du permis de conduire à des cas de stationnement, mais également argué du souci d'éviter la répétition de tels comportements, de nature à troubler l'ordre public dans un département où Mme Cresson et M. Mexandeau ont déjà subi des mésaventures. Le défenseur des ambulanciers, Mᵉ Leblanc, a fait valoir que la décision a été prise trois jours après les faits et estimé que le détournement de pouvoir était patent, le code de la route ne pouvant servir à réprimer l'abus du droit de manifestation.

Le numéro du « Monde » daté 30 septembre 1982 a été tiré à 523 845 exemplaires.

A B C D E F G

FORTE BAISSE DE L'OR FERMETÉ DU DOLLAR

L'événement du jeudi 30 septembre sur les marchés financiers internationaux a été le vif repli du cours de l'once d'or, qui, pour la première fois depuis le 23 août, est retombé en dessous de 400 dollars, perdant 28 dollars d'un jour à l'autre pour s'inscrire aux environs de 393 à 395 dollars. Ce repli est dû à la fermeté du dollar, aux craintes d'une remontée des taux d'intérêt américains et à des rumeurs de ventes sud-africaines de métal pour combler le déficit de la balance des paiements.

Le dollar, qui, la veille, avait fléchi, revenant de 7,1840 F, record historique, à 7,13 F, s'est raffermi aux environs de 7,14 F - 7,15 F.

APPEL A LA GRÈVE AUX P.T.T...

La Fédération C.F.D.T. des P.T.T. a confirmé, mercredi, son appel à une grève nationale de vingt-quatre heures pour le 7 octobre. La C.G.T. et F.O. ne s'associeront pas à *cette* action. M. Tonnerre, secrétaire général, a précisé que la grève n'est pas dirigée « *contre le gouvernement de gauche* » ; elle a pour but d'aider M Mexandeau à « *obtenir les moyens supplémentaires* » nécessaires au fonctionnement du ministère des P.T.T.

Cette grève « *n'occasionnera pas de très grandes perturbations pour les usagers* » en général, a-t-il dit. Cependant, les effets sur la distribution du courrier « *vont se faire sentir pendant une ou deux semaines* ».

... et à la S.N.C.F. à Rennes

Les syndicats C.G.T., C.F.D.T. F.O et autonome de la région S.N.C.F de Rennes ont déposé un préavis de grève à partir du vendredi 1er octobre jusqu'au lundi 4 à 24 heures, « *pour protester contre la politique néfaste mise en place sur la région de Rennes, qui ne correspond pas aux orientations gouvernementales* ».

● *Grève à l'Institut des pêches maritimes.* — A l'appel de la C.G.T. et de la C.F.D.T., 80 % environ des quatre cent cinquante salariés de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes (I.S.T.P.M.) se sont mis en grève le 29 septembre, indique-t-on de source syndicale. Ils voulaient protester contre l'ouverture d'un concours pour le recrutement de seize techniciens, et *contre* les projets de regroupement de l'I.S.T.P.M. et du CNEXO à propos desquels aucune concertation sérieuse n'a été, selon eux, engagée.

M. MARCEL PINET DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ADMINISTRATION ET DE LA FONCTION PUBLIQUE

Le conseil des ministres du 29 septembre a nommé M. Marcel Pinet, maître des requêtes au Conseil d'Etat, comme directeur général de l'administration et de la fonction publique en remplacement de M. Michel May nommé président-directeur général de TF 1.

[Né en 1930 à Oran, ancien élève de l'ENA, chargé de mission auprès du délégué général du gouvernement en Algérie, puis auprès du préfet de la région Provence-Côte d'Azur, M. Pinet a été conseiller technique auprès de M. Marcellin, ministre du Plan en 1967 puis conseiller technique à la présidence de la République jusqu'au départ du général de Gaulle en 1969. Il est, depuis 1970, détaché du Conseil d'Etat au ministère de l'éducation nationale. Il y a été successivement directeur des universités, directeur délégué aux programmation et de la coordination objectifs, directeur général de la et, depuis mars 1982, directeur général chargé des affaires générales. Le nom de M. Pinet avait été avancé en 1974 pour devenir directeur de l'Ecole nationale d'administration.]

● *La SEITA et la vignette.* — Certains quotidiens et agences ayant fait mention de l'opposition de la SEITA à la création d'une vignette sur les cigarettes, la direction générale, dans un communiqué publié mercredi, « *dément formellement* » avoir fait une déclaration sur ce projet, déclaration « *qui serait d'ailleurs incompatible avec sa mission d'entreprise publique* ».